

Veröffentlichung der Abteilung "Organisation und Technikgenese" des
Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt am WZB

FS II 02-115

**Das Automobil im italienischen
Futurismus und Faschismus**

Seine ästhetische und politische Bedeutung

von Daniela Zenone

Projektgruppe Mobilität

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)

Reichpietschufer 50, 10785 Berlin

Tel. +49-(0)30-25491-0, Fax +49-(0)30-25491-209

Zusammenfassung

Die Rolle des Automobils im italienischen Futurismus und Faschismus ist das Thema der vorliegenden Arbeit. Ein historischer Exkurs soll die gesellschaftliche Bedeutungszuschreibung des Automobils als Modernitätssymbol und Freiheitsikone aufzeigen.

Die Arbeit deckt einen Zeitraum von über 30 Jahren italienischer Geschichte ab: als Orientierungsdaten dienen die Veröffentlichung des futuristischen Manifests 1909 und der Eintritt Italiens in den Zweiten Weltkrieg 1940, wobei das Spannungsverhältnis zwischen Ästhetik, Modernität und Nationalismus den kulturellen und politisch-ideologischen Rahmen bildet. Während die futuristische Maschinenästhetik in Zusammenhang mit dem herrschenden Leitbild des Automobils als Sport- und Luxusgerät behandelt wird, lässt sich die Ideologie des Faschismus in Verbindung mit dem Leitbild des Transportmittels für 'alle' herausarbeiten. Anhand von Manifesten und Zeitdokumenten werden die Elemente des Futurismus analysiert, die in direkter Verbindung mit der Durchsetzung eines technik- und autofreundlichen Denkens in der faschistischen Ideologie stehen.

Dabei werden die entscheidenden Momente der Wirtschaftspolitik Italiens zwischen den zwei Weltkriegen behandelt, die in Zusammenhang mit der Geschichte des Automobils und der Automobilindustrie stehen. Aspekte wie die Beziehung zwischen der Automobilindustrie und dem faschistischen Regime sowie der Prozess der Herausbildung von Großunternehmen wie Fiat, Lancia und Alfa Romeo und das Aufkommen des Gebrauchswagens in protektionistischer Zeit stehen hier im Vordergrund. Zuletzt wird das Thema der Schaffung einer für das Automobil adäquaten Infrastruktur bzw. eines disziplinierenden und regulierenden Funktionsraumes bearbeitet, der mit dem Bau der ersten Autobahn der Welt, der *autostrada* kulminierte.

Abstract

This paper presents the automobile's role in Italian futurism and fascism. This is an issue showing the car's societal importance as a symbol of modernity and icon of freedom. The myth of the automobile once aligned with a passion for speed and dynamism shifts into a metaphor of life. The automobile represents a mechanized and totalitarian world vision in which the 'new', modern is tied with the machine.

By covering over thirty years of Italian history, spanning the Futuristic Manifesto in 1909 to the entry of Italy in the World War II in 1940, the paper explores the strain between aesthetics, modernity, and nationalism set against a cultural and political-ideological background. While futuristic aesthetics perceive the automobile as an instrument of sports and luxury, fascist ideology implies a means of transportation for 'everybody'. This paper analyses elements of futurism connected to the implementation of a technology and automobile oriented ideology within the fascist ideology using appropriate manifestos and documents of the early twentieth century.

This paper also investigates significant turning points in Italian economic policy in the two world wars relating to automobile history and industry. Relationships between the automobile industry and the fascist regime as well as development of large-scale enterprises such as Fiat, Lancia and Alfa Romeo are key issues discussed in the paper. Lastly, a look is taken at automobile infrastructure development, a process culminating in building the first historically known highway, the *autostrada*.

Inhalt

1	Einführung	1
2	Futurismus, Maschinen und Modernität	
2.1	Das futuristische Manifest – Revolte gegen das alte und Prophezeiung eines neuen Zeitalters	6
2.2	Das Automobil in der futuristischen Maschinenästhetik	9
2.3	Die geschlechtlichen Konnotationen des Automobils	11
3	Die Triade von Italianismus, Modernität und Potenz im Gedankengut des modernistischen Nationalismus	
3.1	Die Maschinenästhetik trifft die Kriegsästhetik	15
3.2	Nationale Identität und das Ideal des Neuen Menschen	17
3.3	Aktionismus und politischer Stil. Die Beziehung von Futurismus und Faschismus	22
4	Die Faschisten erobern die Macht	
4.1	Die Bewegung der Gewalt – Die Gewalt der Bewegung: Geschwindigkeit als Kriegsstrategie	25
4.2	Die 'Bewegung' konsolidiert sich: Stabilität und Protektionismus	27
5	Die Entwicklung der Automobilindustrie unter dem faschistischen Regime	
5.1	Liberalismus und Exportpolitik bis 1925	30
5.2	Auf dem Weg zum Gebrauchswagen. Fiat und das amerikanische Modell	35
5.3	Protektionismus und Monopolbildung	36
6	Straßen und Gesetze	
6.1	Aufbau der Straßeninfrastruktur durch Privatinitiative	40
6.2	Die Autobahnen als 'großartige italienische Innovation'	42
6.3	Normierung und Disziplinierung des Fahrverhaltens	45

7	Die Faschisierung des Automobils	
7.1	Autarkie und Imperialismus	47
7.2	Nieder mit dem Luxus! Faschistische Kritik am bürgerlichen Geist	49
7.3	Automobile für das Volk. Die Geschichte vom 'deklassierten' Wagen	50
7.4	Das Automobil als Träger nationaler Identität. Werbung und Propaganda in den 30er Jahren	53
8	Die nationale Automobilpolitik ab 1938. Die Motorisierung als Schlüsselement der Militarisierung	60
9	Schlusswort	64
10	Bibliographie	68

1 Einführung

“Wie kein anderes Produkt des Industriezeitalters verkörpert das Automobil zahlreiche Aspekte der Massengesellschaft und der demokratischen Modernität, die zwischen dem Mann auf der Straße und der großen Masse oszilliert und sich zwischen zwei sich ergänzenden Bestrebungen bewegt: der individuellen Freiheit und der sozialen Gleichheit.”¹

Das Automobil als Mittel zur Förderung der Demokratie und der gesellschaftlichen Integration ist in unserer Automobilgesellschaft längst ein etablierter Topos. Aber wann und unter welchen Voraussetzungen wurde das Automobil zum Vehikel und zum Garant sozialer Gleichheit? Welchen Paradigmenwechsel erfuhr das Automobil, bevor es zum Volksauto, zum Auto für alle wurde?

Anders als in den USA, wo die Popularisierung des Automobils in der Gesellschaft schon im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts erfolgte, setzte der Demokratisierungsprozess des Automobils im europäischen Raum relativ spät ein. Erst unter den Diktaturen faschistischer Regime in Italien und in Deutschland gewann die Konzeption des Gebrauchswagens gegenüber dem als elitäres Luxusgut geltenden Auto an Bedeutung.

Das Automobil, dessen Bild sich seit den 20er Jahren vom Privileg zum Garant sozialer Gleichheit wandelte, verkörperte sowohl auf technischer als auch auf expressiv-symbolischer Ebene ein ästhetisches Ideal, das sich an die in der ersten Phase der Automobilgenese herausgebildete soziale Funktion² und an dessen Leitbildprägung anlehnte.³

-
- 1 Galli Della Loggia, Ernesto: “La Fiat e l'Italia”, in: Annibaldi, Cesare und Berta, Giuseppe: *Grande impresa e sviluppo italiano*. Bologna 1999, zit. nach Pupazzi, Alberto: “Fiat e Torino, un secolo breve”, in: *La Stampa*, 7. Mai 1999, S. 29, eigene Übersetzung. Das Buch erschien zum Anlass des im Mai 1999 gefeierten 100-jährigen Fiat-Jubiläums.
 - 2 “Die neuen Ansätze der Technikgeschichte richten den Blick vor allem auf den [...] Wandel mentaler Befindlichkeiten seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die im Automobil einen adäquaten Ausdruck suchten. Drei Funktionen des Autos werden dabei diskutiert: Es ermöglichte dem Fahrer erstens, sich sowohl schnell als auch flexibel und individuell fortzubewegen (und verband so Fortschrittseuphorie und Individualismus). Zweitens war es ein soziales Distinktionsmittel, das den bürgerlich-städtischen Abgrenzungsbedürfnissen gegen die ‘langsame’ Landbevölkerung und die Arbeiterklasse Rechnung trug. Und drittens vermittelte es dem Fahrer das Bewusstsein der Herrschaft über den öffentlichen Raum der Straße.” Kühne, Thomas: “Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte”, in: *Neue Politische Literatur*, Heft 41, Frankfurt/Main 1996, S. 196.
 - 3 “Die Entstehung einer Technik [kann] als ‘Schließungs- und Konsolidierungsprozess’ generierter Erfahrungs- und Wissensbestände aufgefaßt werden. Die Genese einer Technik ist dann abgeschlossen, wenn die neue technische Lösung als allgemeiner Standard etabliert ist. Damit werden die Ergebnisse der Schließungsprozesse als Resultate von Abstimmungs- und Verständigungsprozessen bei Herstellern und Nutzern anerkannt. Solche gemeinsamen Sinnzusammenhänge lassen sich schließlich auch als ‘Leitbilder’ bezeichnen. Mit diesem Begriff werden Übereinkünfte mit hoher Verbindlich-

Auch wenn das Ziel der Massenmotorisierung dem Anspruch der demokratischen Gesellschaft entsprach, das Automobil für möglichst viele Menschen verfügbar zu machen, entsprang die Bedeutungsprägung des Gebrauchswagens paradoxerweise aus dem sozial ungerechten Leitbild des Automobils als Sport- und Luxusartikel, das implizit einen klassenbetonenden und klassenspaltenden Charakter hatte.

100 Jahre sind vergangen, seitdem das Bewegungsfreiheit und individuelle Mobilität ermöglichende Fortbewegungsmittel erfunden wurde. Aber das Automobil hat kaum an Faszinationskraft verloren: es wird weiter geliebt.⁴ Wie erklärt sich der Siegeszug des Automobils? Welcher Zusammenhang besteht zwischen der bis heute andauernden Liebe zum Automobil und den symbolischen Konnotationen, die sich in der Phase zwischen dem Anfang des Jahrhunderts und den 30er Jahren als konstitutive Komponenten einer modernen Gesellschaft herausgebildet haben?⁵

Die Frage nach den Gründen und Motiven der andauernden Attraktivität des Automobils wurde bisher unzureichend erforscht:⁶ sozial-historisch angelegte Studien zum Verkehrsverhalten bilden nach wie vor eher die Ausnahme. Die Untersuchung der sozialen und kulturellen Funktionen des Automobils in ihren historisch-genetischen Zusammenhängen ist aber von zentraler Bedeutung für diese Fragestellung.

Das Automobil ist nicht allein als rein technisches Artefakt zu begreifen, sondern auch als ein ästhetisches, kulturelles, soziales und politisches Produkt, für dessen historische Beschreibung über die Grenzen der Erfindungs- und Produktionsgeschichte hinaus auch sozial-, kultur- und politikhistorische Ansätze herangezogen werden müssen.

keit und kollektiver Projektionskraft angezeigt." Knie, Andreas: "Technik als gesellschaftliche Konstruktion, Institutionen als soziale Maschinen. Perspektiven der Technikgestaltung", in: Dierkes, Meinolf (Hg.): *Technikgenese: Befunde aus einem Forschungsprogramm*. Berlin 1997, S. 228f.

- 4 Sachs, Wolfgang: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Hamburg 1984.
- 5 Zur Beziehung zwischen Mobilität und moderner Gesellschaft und ihrer sich gegenseitig förderlichen Wahlverwandtschaft im Weberschen Sinne siehe Rammler, Stephan: "Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsentstehung", in: Buhr, Regina [u.a.] (Hg.): *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin 1999, S. 39-71.
- 6 Die sozialgeschichtliche Einbettung der Verkehrsgenese Forschung hilft, Interpretationsansätze zu liefern, die zur Klärung der Umstände für die Entstehung und Stabilisierung der Autogesellschaft führen. Seit etwa 1990 ist in der Verkehrssoziologie eine neue Orientierung eingetreten, die die Notwendigkeit der Verkehrsursachenforschung bzw. die soziologische Rahmung der Verkehrsgenese erfordert. Unter den Vertretern dieser verkehrssoziologischen Richtung, die die Affinität zwischen Automobil und moderner Gesellschaft zum Ausgangspunkt ihrer Forschung macht, sind unter anderem die Namen von Wolfgang Heinze, Eckhard. Kutter, Heinrich H. Kill und Klaus Kuhm zu benennen. Darüber hinaus ist auf die sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung der seit Mitte der 90er Jahre existierenden 'Projektgruppe Mobilität' in der Abteilung Organisation und Technikgenese des Wissenschaftszentrum Berlin hinzuweisen.

Für die Veranschaulichung des Wandlungsprozesses des Automobils vom Luxus- und Sportartikel zum Gebrauchsauto für das Volk ist Italien ein illustratives Beispiel, da hier schon vor Nazi-Deutschlands Volkswagen der Gebrauchswagen konzipiert und als politisches Mittel der Propaganda und der Konsensschaffung benutzt wurde. Hier trafen kulturelle und politische Kräfte zusammen, welche die Rahmenbedingungen für die Verbreitung des Automobils und für die Konstruktion seines Mythos geliefert haben: eine technikbegeisterte künstlerisch-kulturelle Avantgarde, der Futurismus, und eine politische Kraft, die zur ersten faschistischen Diktatur Europas führte.

Das Mechanische bzw. die Maschine als Ikone der Moderne erfuhren einen Ästhetisierungsprozess, in dem sie als Verkörperung und Träger des Fortschritts im Sinne einer Synthese von menschlichem und zugleich technischem Fortschritt verstanden wurden. Die technischen Innovationen im Verkehrs- und Kommunikationsbereich und die daraus resultierenden ästhetischen Veränderungen bestimmten einen neuen Zeitgeist und markierten einen schnelleren Rhythmus in Zeit, Raum und Leben. Das Automobil als Erweiterung der menschlichen, vorrangig der männlichen Potentialität, war die Maschine *par excellence*.⁷ Es wurde zum perfekten Symbol einer Epoche und einer Gesellschaft, welche die Ideale einer neuen Mobilität, eines neuen Menschen, einer innovativen Industrie und einer starken Nation verfolgte. Das Automobil wurde zur Metapher eines veränderten individuellen und kollektiven Bewusstseins, indem die mit dem Technikoptimismus vermählte Ästhetik der Geschwindigkeit zum Leitfaden einer im Zeichen der Stärke und des herausfordernden Dynamismus des Menschen bzw. Mannes stehenden Lebensauffassung wurde.⁸ Geschwindigkeit im Sinne von Bewegung, Aktion und Dynamismus wurde zum zentralen Begriff einer neuauftkommenden technikgeprägten Ära, in der Maschinen zum Leitbild für die Schaffung neuer sozialer Systeme und Werte sowie neuer Menschentypen und -ideale wurden, und die Technik die Bildung von ästhetischen, ethischen und politischen Idealen beeinflusste.

Im Herausbildungsprozess des Automobilmythos in Italien gilt die kulturelle Leistung der futuristischen Bewegung am Anfang des Jahrhunderts als initialisierender Faktor. Der Futurismus brachte die Wahrnehmung einer neuen Dynamik zum Ausdruck. Der entscheidende Beitrag der Futuristen zur politischen Kultur lag darin, die moderne Maschinenästhetik und das aus ihr resultierende veränderte Verhältnis zu Raum und Zeit zum programmatischen Ansatz und zum Lebensprinzip für die Welt- und damit Machtaneignung proklamiert zu haben.

Während der Futurismus im künstlerischen Bereich allgemeine Anerkennung als prägendes Phänomen genießt, bleibt die Bedeutung seines Beitrages zur politischen Kultur des 20. Jahrhunderts meist unterschätzt. Dieses Urteil, das auf dem geringen

7 Im Italienischen wird das Automobil mit dem Namen '*macchina*' (= Maschine) bezeichnet.

8 Im vorliegenden Text werden die Begriffe Mensch und Mann oft als synonyme Doppelbegriffe verwendet. Damit kommt zum Ausdruck, dass die symbolische Bedeutungszuweisung des Automobils teilweise eindeutig geschlechtsspezifische Züge aufwies.

direkten Einfluss der Futuristen auf die politischen Ereignisse der damaligen Zeit beruht, gründet sich aber auf ein beschränktes Verständnis von Politik, das ausschließlich ihre institutionelle und strukturelle Dimension im Auge hat ohne dem Aspekt der politischen Kultur Relevanz zu verleihen. Die Aussonderung des ästhetischen Moments vom gesellschaftlichen und politischen Kontext der futuristischen Avantgarde führte zur Negation eines konstituierenden Elements der futuristischen Bewegung, des Politischen. Daraus resultiert die intellektuelle Verstrickung der Futuristen mit restaurativen politischen Kräften und deren totalitären Ansprüchen in den ersten zwei Jahrzehnten des Jahrhunderts.

Im Allgemeinen herrscht in der Forschung die fast unbestrittene Tendenz, das Politische des Futurismus als Abweichen vom künstlerischen Weg zu banalisieren und seine nationalistischen, kriegsverherrlichenden und gewalttätigen Elemente zu relativieren. Die Entpolitisierung dient hier der Huldigung des Futurismus als rein künstlerische Bewegung, die als ein wichtiger Mitbegründer der modernen Kunst gefeiert wird. Der Futurismus war aber seit seiner Entstehung auch eine politische Bewegung, deren Forderungen sich zunächst auf theoretische, durch aggressiven Extremismus gekennzeichnete Formulierungen beschränkten.

Die Vision einer modernen, technisierten Realität, in der die Entfaltung des neuen Menschen Voraussetzung war, wurde zur kollektiven Utopie und auch zum Nährboden für die Erstarkung restaurativer Kräfte, die sich den Modernitäts- und Maschinenmythos für ihre Ziele und Zwecke aneigneten. Der Futurismus mit seiner Synthese aus avantgardistischen und zugleich nationalistischen Tendenzen stellte die radikalste Position innerhalb des modernistischen Nationalismus dar,⁹ zu dem auch der Faschismus gehörte und in dem die moderne Technologie zum Bestandteil und sogar zum "Lebenssymbol"¹⁰ der Nation wurde.

Futurismus und Faschismus teilten ihren großen Enthusiasmus für die Modernität, die als Mittel zur Erweiterung und Potenzierung der menschlichen und materiellen Energien und Ressourcen als Voraussetzung für das wirtschaftliche und politische

9 Der Begriff des modernistischen Nationalismus wird vom Historiker Emilio Gentile in seinem Beitrag über den politischen Einfluss des Futurismus *Il Futurismo e la politica. Dal nazionalismo modernista al fascismo (1909-1920)* verwendet. Der Begriff bezeichnet die Eigentümlichkeit der politischen Kultur Italiens am Anfang des 20. Jahrhunderts, in der eine Verbindung zwischen Nationalismus und Modernität entstand. Der Beitrag ist stellvertretend für das Bedürfnis, den Futurismus nicht nur nach künstlerischen und ästhetischen Gesichtspunkten, sondern auch in seiner Wechselwirkung mit dem politischen Leben im damaligen Italien zu betrachten und seine Verstrickung mit dem Faschismus herauszustellen. Innerhalb des modernistischen Nationalismus, der sich als "mentale Einstellung [...] in Reaktion auf das Problem der Modernität seitens der politischen Kultur, die sich auf die nationale Ideologie bezog, herausbildete", waren verschiedene politische Tendenzen von traditionellen Nationalisten bis zu Futuristen und Faschisten beheimatet. Gentile, E. in: De Felice, Renzo (Hg.): *Futurismo e cultura*. Torino 1988, S. 107, eigene Übersetzung.

10 Mosse, George L.: "Futurismo e culture politiche in Europa: una prospettiva globale", in: De Felice, Renzo (Hg.): 1988, S. 16.

Wachstum der Nation angesehen wurde. Unter den Voraussetzungen des damaligen kulturellen und politischen Kontextes, in dem sich der Faschismus von einer 'Bewegung' zu einer totalitären Diktatur konsolidierte, wurde das Automobil zum Politikum, zur Projektionsfläche von männlichem Besitzstreben und nationalen Potenzansprüchen. Gleichzeitig kristallisierte es sich zum Inbegriff für eine angestrebte Modernität heraus, die vor allem auf die ökonomische Struktur zu beziehen war.

2 Futurismus, Maschinen und Modernität

2.1 *Das futuristische Manifest – Revolte gegen das alte und Prophezeiung eines neuen Zeitalters*

Als ausschlaggebend für die Prophezeiung und Popularisierung des Maschinen- und Automobilzeitalters gilt das kulturelle und politische Engagement der italienischen Futuristen, denen die Bedeutung zukommt, ein technikfreundliches Denken im kollektiven Bewusstsein eingeleitet zu haben.

Der Futurismus ist die erste avantgardistische Bewegung Italiens und Europas überhaupt. Ihr Programm wurde am 20. Februar 1909 von dem italienischen Dichter Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944), der bis zu seinem Lebensende wichtigster Vertreter des Futurismus blieb, in der Pariser Tageszeitung *Le Figaro* veröffentlicht. Der Futurismus (der Name selbst weist auf die Orientierung der Gruppe auf die Zukunft hin) ist nicht nur auf den literarischen und künstlerischen Bereich zu begrenzen. Mit euphorischem Enthusiasmus setzte sich die Bewegung für eine Erneuerung nicht nur der Künste und der Kultur, sondern aller Lebensbereiche ein. Das Streben nach einer Revolutionierung aller Lebensverhältnisse unter dem Diktat der Maschinenästhetik konstituierte das Leitmotiv und zugleich den gemeinsamen Nenner der ansonsten heterogenen politischen und ideologischen Positionen innerhalb der Bewegung.¹¹

Der Futurismus brachte den Zeitgeist der Jahrhundertwende zum Ausdruck, als sich gesellschaftliche und kulturelle Umwälzungen durch technische Innovationen unter anderem der Transportmittel vollzogen, was eine veränderte Wahrnehmung von Raum und Zeit zur Folge hatte.

Die Entstehungsbedingungen des Futurismus als avantgardistische Bewegung waren mit den sozialpolitischen Folgen der zweiten industriellen Revolution verknüpft. Unter der zweiten industriellen Revolution ist das Phänomen von technisch-gesellschaftlichen Umwälzungen zu verstehen, die zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert mit der Entdeckung des Elektro- und Explosionsmotors eingeleitet wurden.

Der Futurismus als Kind seiner Zeit nährte sich aus der neuen Realität, in der die moderne Massengesellschaft, die bürgerlichen parlamentarischen Demokratien und die Metropolen als Zentren des Weberschen "Geist des Kapitalismus" entstanden

11 Die futuristische Kultur bestand aus unterschiedlichen ideologischen Aspekten: Aufklärung, Romantik und Positivismus fanden ihren Niederschlag in der futuristischen Weltanschauung, die nicht selten Widersprüche aufwies. Die Inkohärenz des futuristischen Gedankengutes besaß jedoch ihre eigene Logik, indem das Übernehmen von unterschiedlichen Programmen dem Brechen der traditionellen Logik diene. Der Futurismus strebte nach der radikalen Negation der Vergangenheit, aus der er aber Komponenten seines Denkens entlieh und aus der er sich konstituierte.

sind.¹² Der Futurismus als transgressive, avantgardistische Bewegung hatte seinen Ursprung im urbanen Raum, der sich der ländlichen Welt entgegenstellte und der in der neuen Epoche zum Zentrum des modernen Lebens wurde.¹³ Die Großstadt wurde zum Ausgangspunkt und Leitfaden aller europäischen Avantgarden. Sie rief sowohl Begeisterung als auch Verunsicherung hervor. Während die Großstadt von den deutschen Expressionisten als Ort der Vereinzelung, der Verwirrung und der Entfremdung erlebt wurde, wurde sie von den italienischen Futuristen als Mekka der industriellen Arbeit, als Paradies des mechanisierten Lebens und des technischen Fortschritts zelebriert.

„Wir werden die großen Menschenmengen besingen, die die Arbeit, das Vergnügen oder der Aufruhr erregt, besingen werden wir die vielfarbige, vielstimmige Flut der Revolutionen in den modernen Hauptstädten; besingen werden wir die nächtliche, vibrierende Glut der Arsenale und Werften, die von grellen elektrischen Monden erleuchtet werden; die gefräßigen Bahnhöfe, die rauchende Schlangen verzehren; die Fabriken, die mit ihren sich hochwindenden Rauchfäden an den Wolken hängen; die Brücken, die wie gigantische Athleten Flüsse überspannen, die in der Sonne wie Messer aufblitzen; die abenteuersuchenden Dampfer, die den Horizont wittern; die breitbrüstigen Lokomotiven, die auf den Schienen wie riesige, mit Rohren gezäumte Stahlrosse einherstampfen und den gleitenden Flug der Flugzeuge, deren Propeller wie eine Fahne im Winde knattert und Beifall zu klatschen scheint wie eine begeisterte Menge.“¹⁴

Die Metropole und ihr rasender Lebensrhythmus wurden von den Futuristen ästhetisiert. In der futuristischen Stadtmaschine pulsierte das Leben pausenlos: Schnelligkeit, Tempo und Dynamik wurden zu Schlagworten, die den Zeitgeist ausdrückten.¹⁵

12 Iengo, Francesco: *Cultura e città nei manifesti del primo futurismo (1909–1915)*. Chieti 1986, S. 7.

13 Die italienische Kultur wurde fast bis Mitte des 20. Jahrhunderts durch den Widerspruch zwischen Land und Stadt geprägt. Aufgrund der hauptsächlich auf Landwirtschaft basierenden Ökonomie blieb Italien trotz des am Anfang des Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierungsprozesses und den Versuchen zur Kulturindustrialisierung provinziell und ländlich. Die Futuristen entdeckten den urbanen Raum, sie verherrlichten die internationalen Metropolen. Zuerst galt Paris als Stadtprototyp, dann wurden die amerikanischen Städte zum Kult. Die Futuristen prägten das metropolitanische Ideal durch den Mythos der Geschwindigkeit und des Mechanischen; die Städte sollten der perfekte Raum für Automobile werden. Zum Thema der urbanen und mechanistischen Ikono-graphie siehe die Architekturprojekte von Sant'Elia, die Flugmalerei von Dottori, die Sujets von Balla und Boccioni.

14 Marinetti, F. T.: *Gründung und Manifest des Futurismus*. 1909, zit. nach Asholt, Wolfgang (Hg.): *Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde*. Stuttgart (u.a.) 1995, S. 3-7. Der Text besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil ist in essayistischer Form verfasst und beschreibt die Entstehungsbedingungen der futuristischen Bewegung. Das Literaten- und Künstler-Bündnis wird durch ein ungewöhnliches Ritual geweiht: eine zügellose Autofahrt, die mit einem Unfall endet. Der zweite Teil besteht aus dem eigentlichen futuristischen Programm.

15 Von Anfang an profilierte sich der Futurismus als Revolte gegen die Interieurs im Sinne von geschlossenen Räumen bzw. Wohnungen. Entscheidend für das neue Verhältnis von Innen- und Außenräumen ist nach Marshall McLuhan die Entdeckung des elektri-

In den futuristischen Werken bestand die Stadt aus Außenräumen, in denen nicht nur die Bewegung, sondern auch die Straßengeräusche künstlerisch verarbeitet wurden. Die Futuristen schufen eine Ästhetik der Straße, auf der sich das Leben abspielte und die neuen Akteure der Modernität präsentiert wurden: die Maschinen.¹⁶

Das Eindringen der Maschinen in das Leben der Stadt wurde von den Futuristen mit Begeisterung begrüßt, da sie als Verkörperung von unbeherrschter Macht das ruhige Landleben und das Alte zerstören. Die Zerstörung wird jedoch positiv bewertet, weil sie als notwendig angesehen wird. Das Automobil, die städtische Maschine par excellence, wurde hier zum einen als Vitalitätssymbol, zum anderen als Mittel zur Realisierung der aggressiven Geste und zum Durchbrechen etablierter Moralvorstellung aufgefasst.¹⁷

An dieser Stelle setzte dann der Aufruf an alle lebendigen Menschen dieser Erde an:

„Wir wollen die Liebe zur Gefahr besingen, die Vertrautheit mit Energie und Verwegenheit. [...] Schönheit gibt es nur noch im Kampf. Ein Werk ohne aggressiven Charakter kann kein Meisterwerk sein. Die Dichtung muß aufgefaßt werden als ein heftiger Angriff auf die unbekannten Kräfte, um sie zu zwingen, sich vor dem Menschen zu beugen. Wir stehen auf dem äußersten Vorgebirge der Jahrhunderte! ... Warum sollten wir zurückblicken, wenn wir die geheimnisvollen Tore des Unmöglichen aufbrechen wollen? Zeit und Raum sind gestern gestorben. Wir leben bereits im Absoluten, denn wir haben schon die ewige, allgegenwärtige Geschwindigkeit erschaffen.“¹⁸

schen Lichtes, das „das Regime von Tag und Nacht“ sowie auch „das Regime von Innen und Außen“ aufhebt. Zit. nach Iengo, F.: 1986, S. 27.

- 16 Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Interesse für die Maschine und das moderne Leben in der westlichen Kultur stark verbreitet. In der Literatur wird darauf hingewiesen, dass die Idee der Schönheit der Maschine und der Geschwindigkeit in Italien schon einige Jahre vor der Gründung des Futurismus von dem Philosophen Mario Morasso formuliert wurde. 1904 schreibt Morasso in seinem Buch *Das moderne Leben der Kunst*: „Es ist im wesentlichen die von uns entdeckte und erschaffene mechanische Welt, die die Entwicklung neuer ästhetischer Linien verlangt, und es sind die Maschinen unserer Zeit, die diese Notwendigkeit nahelegen und inspirieren.“ Morasso, Mario zit. nach Calvesi, Maurizio: *Der Futurismus*. Hamburg 1987, S. 11, eigene Übersetzung.
- 17 Die Debatte um das Automobil existiert bereits seit seiner Erfindung. Es ist interessant, die internationale Dimension des Phänomens zu beobachten: sowohl in Italien, als auch in Deutschland und Frankreich befassen sich Künstler und Schriftsteller mit dem neuen Vehikel. In *Le Figaro* wurde am 19. November 1907, also ca. zwei Jahre vor dem Erscheinen des futuristischen Gründungsmanifests, ein Artikel von Marcel Proust veröffentlicht, in dem dieser das Automobil als Mittel zur Erneuerung und Vertiefung der ästhetischen Erfahrung interpretierte. Das Automobil wurde hochgeschätzt, weil der Mensch dadurch eine Erweiterung der zeitlich-räumlichen Wahrnehmung erleben konnte. Cusatelli, Giorgio und Lämmert, Eberhard: *Avantgarde, Modernität, Katastrophe. Letteratura, Arte e Scienza fra Germania e Italia nel primo '900*. Firenze 1995, S. 77. In Deutschland erschien 1906 das Buch *Mit der Kraft. Automobilia* von Julius Bierbaum, dessen Erzählungen um das Thema Automobil kreisen.
- 18 Marinetti, F. T.: *Gründung und Manifest des Futurismus*. 1909, zit. nach Asholt, W. (Hg.): 1985, S. 3-7.

2.2 Das Automobil in der futuristischen Maschinenästhetik

Das Automobil bzw. die Maschine erfuhr bei den Futuristen einen Paradigmenwechsel: nicht mehr Dämon, sondern Gottheit!

Das Staunen vor dem Wunder des technischen Fortschritts am Anfang des Jahrhunderts wurde nun zum aggressiven Enthusiasmus: die Maschine stellte keine fremde Bedrohung mehr dar, sondern war zum Inbegriff von Macht geworden. Die Technik bot nun die Möglichkeit, die Zukunft zu erobern, die "Unmenschlichkeit" der Natur zu stoppen und die Erneuerung aller Lebensbereiche zu verwirklichen. Die mobilen Stadtelemente beflügelten die Phantasie der Futuristen, welche die Faszination der Maschinenwelt nicht nur zum ästhetischen, sondern auch zum ideologischen bzw. politischen Programm entwickelten. Der futuristische Mythologisierungsprozess des Mechanischen folgte einer spezifischen Dynamik, die den Entwicklungsstadien der avantgardistischen Bewegung selbst entsprach.¹⁹

In der ersten Phase seiner Existenz profilierte sich der Futurismus als revolutionäre künstlerische Bewegung, die ihre Daseinsberechtigung in der Synthese von Kunst und Aktion zum Ausdruck brachte. Die Futuristen eigneten sich hier die Maschine als Symbol der Geschwindigkeit und der Aktion an, so dass sie zum Träger einer Ideologie des universalen Dynamismus wurde. In diesem Zusammenhang wurde das Automobil zum Medium der futuristischen Weltanschauung. In den durch den Faschismus geprägten 20er Jahren veränderte der Futurismus nicht nur den künstlerischen Stil, die Beziehung zum Publikum und die Mystifizierung der Aktion, sondern auch die Einstellung gegenüber der Modernität und der Maschinenästhetik.

In dieser zweiten Phase der Bewegung, als der Futurismus seinen revolutionären Anspruch in der Politik aufgab und seine Integration in das restaurative faschistische System deklariert wurde, erlebte die Maschinenästhetik eine Metamorphose. In der Kunst wurde die Maschine zum Modell für statische Konstruktionen. Die jetzt besonders hervorgehobenen Strukturaspekte waren Stabilität und Solidität. Nach der formalen Dekonstruktion der ersten Phase kam es nun zu einer Festigung der Formen, zu einem statischen System mechanischer Synchronismen, die das Ideal von Ordnung und Perfektion wiedergaben.

In der sogenannten 'revolutionären' Phase des Futurismus wurde das Automobil Träger eines neuen Bewusstseins und Symbol eines modernen Zeitgeistes. So wählte Marinetti einen fahrenden Wagen, von dem aus er die elf Punkte des Gründungsmanifestes des Futurismus diktierte.²⁰

19 D'Elia, Anna: *L'universo futurista. Una mappa: dal quadro alla cravatta*. Bari 1988, S. 28. Zum Thema des Mechanischen in der futuristischen Kunst siehe Crispolti, Enrico: *Il mito della macchina e altri temi del futurismo*. Trapani 1969.

20 Boccioni, Maurizio: "Figurazione Automobile su manifesti pubblicitari", in: *Bolaffi Arte* Nr. 14, 1971, S. 50-52.

Unter Punkt 4 und Punkt 5 sind die programmatischen Sätze zu lesen:

“4. Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen [...] ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.

5. Wir wollen den Mann besingen, der das Steuer hält, dessen Idealachse die Erde durchquert, die selbst auf ihrer Bahn dahinjagt.”²¹

Das futuristische Credo hieß Aktion, Geschwindigkeit, aggressive und zerstörerische Geste, womit man sich von der Stagnation, Passivität und Langsamkeit der vergangenen Epoche und der bürgerlichen Mentalität absetzen wollte:

“2. Mut, Kühnheit und Auflehnung werden die Wesenselemente unserer Poesie sein.

3. Bis heute hat die Literatur die gedankenschwere Unbeweglichkeit, die Ekstase und den Schlaf gepriesen. Wir wollen preisen die angriffslustige Bewegung, die fiebrige Schlaflosigkeit, den Laufschrift, den Salto mortale, die Ohrfeige und den Faustschlag.”²²

Die zuerst nur auf der künstlerischen Ebene fokussierte Aggression der Futuristen richtete sich gegen den ranzigen Romantizismus als Ausdruck des biedereren Geistes des Bürgertums, dessen kulturelle Konventionen und moralische Werte als Relikte einer veralteten Zeit bekämpft werden mussten. Die alte bürgerliche Welt – symbolisiert durch den Mondschein als Gegenpol zur Elektrizität als Fortschrittszeichen – musste eliminiert und durch eine neue Ordnung ersetzt werden: “Und es ist eine Pistole, mit der wir den romantischen Mondschein erschießen werden.”²³

Der Mensch fand nun kein Heil in der Natur mehr, sondern in der Maschinenwelt, aus der er physische und psychische Eigenschaften für die Anpassung an das moderne Leben entlieh. Die Dichotomie Mensch-Natur wurde durch ein drittes Element, die Maschine, erweitert: Der Mensch in Symbiose mit der Maschine erzielte nun den Sieg über die Natur. Der Mensch hatte das Automobil geschaffen, aber es war eine Tatsache, dass das Automobil schneller, solider und berechenbarer als der Mensch war. Der Wettbewerb zwischen Mechanischem und Menschlichem wurde von den Futuristen mit der Identifikation des Menschen mit seinem eigenen Produkt gelöst. Es handelte sich um den Zentaur des 20. Jahrhunderts, einer aus der Mythologie entlehnten Figur, die eine neue Verbindung zwischen dem Tierischen und dem Metallischen verkörperte.²⁴ Vom industriellen Zeitalter und dem sich darin verändernden Menschen ausgehend, forderten die Futuristen: “die Identifikation des Menschen

21 F. T. Marinetti: *Gründung und Manifest des Futurismus*. 1909, zit. nach Asholt, W. (Hg.): 1985, S. 3-7.

22 Ebd.

23 F. T. Marinetti: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*. 1910, zit. nach Caruso, Luciano (Hg.): *Manifesti Futuristi*. Firenze 1980, Nr. 9, eigene Übersetzung.

24 D'Elia, A.: 1988, S. 28.

mit dem Motor, so dass ein unaufhörlicher Austausch von Intuition, Rhythmus, Instinkt und metallischer Disziplin ermöglicht und vervollkommen wird.“²⁵

In Anlehnung an Lamarcks Theorie entwickeln die Futuristen eine Vision zur Schaffung eines neuen Menschentypus, der aus der Verschmelzung mit der Maschine entstehen wird.²⁶ Dieser Vision nach wird der neue Mensch “nicht menschlich, sondern mechanisch” sein, “er wird für eine allgegenwärtige Geschwindigkeit gebaut werden; er wird natürlich grausam, allwissend und kämpferisch sein.”²⁷

Nach dieser naiven Vorstellung würde der Mensch einerseits in Anpassung an seine aggressive und konfliktreiche Umgebung neue Organe entwickeln, die das Leben im Maschinenzeitalter ermöglichen würden; andererseits würde er jede Art von Menschlichkeit – moralisches Leiden, Güte, Zuneigung und Liebe – vernichten müssen, da diese Attribute die Lebensenergie schwächten und die Evolution der Menschheit behinderten. Mit dem Futurismus wurde die Trennung zwischen Maschinen- und Menschenwelt aufgehoben. Eine Symbiose zwischen Künstlichem und Organischem hatte stattgefunden, so dass die Menschen die Maschine als Vorbild bzw. als “denk- und handlungsleitende Orientierungsmarke”²⁸ in ihren Dienst nahmen.

2.3 Die geschlechtlichen Konnotationen des Automobils

Die Zerstörung bzw. die Rationalisierung der (romantischen) Liebe war hier also notwendig, um die Gestaltung des willensstarken, multiplizierten Menschen gewähren zu können. Der Futuristenführer ersetzte den in der romantischen Kultur so gepriesenen Frauenmythos durch den Maschinenmythos der Moderne. Der Maschinenverherrlichung entsprach eine ausgeprägte Frauenverachtung, die schon im ersten Manifest zum Programmpunkt wurde:

“Wir wollen den Krieg verherrlichen – diese einzige Hygiene der Welt – den Militarismus, den Patriotismus, die Vernichtungstat der Anarchisten, die schönen Ideen, für die man stirbt, und die Verachtung des Weibes. Wir wollen [...] gegen

25 Marinetti, F. T.: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*. 1910, zit. nach Caruso, L. (Hg.): 1980, Nr. 9, eigene Übersetzung.

26 Die Suche nach dem ‘Neuen Menschen’ war nicht nur ein zentrales Anliegen der Futuristen, sondern Bestandteil der europäischen Kultur der Zeit vor und nach dem Krieg. Eine ähnliche Einstellung zu futuristischen Positionen ist in Deutschland bei Ernst Jünger zu finden. Er teilte mit dem italienischen Futurismus die Liebe zum Kampf und zur Gefahr, die Ablehnung der Vergangenheit und das Streben nach strenger Selbstdisziplin. Ernst Jünger definierte in seinem Buch *In Stahlgewittern*, 1. Aufl. 1920, den Frontsoldaten als die Verkörperung eines neuen Menschen- bzw. Mannideals, das sich durch Dynamismus, Energie und Kampfgeist kennzeichnet. Mosse, G. L.: 1988, S. 24.

27 Marinetti, F. T.: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*. 1910, zit. nach Caruso, L. (Hg.): 1980, Nr. 9, eigene Übersetzung.

28 Knie, Andreas und Marz, Lutz: *Die Stadtmaschine*. discussion paper FS II 97-108 WZB, Berlin 1997, S. 1.

den Moralismus, den Feminismus und gegen jede Feigheit kämpfen, die auf Zweckmäßigkeit und Eigennutz beruht.“²⁹

Die futuristische Frauenfeindlichkeit, die in den kulturellen Kontext Europas der Jahrhundertwende eingebunden war,³⁰ wurde in jenen Jahren durch die misogynen und rassistischen Schriften des österreichischen Philosophen Otto Weininger bestärkt und gerechtfertigt.³¹ Demgegenüber stand ein Männlichkeitsideal, das ein fester Bestandteil nationalistischer Ikonographie war und für die Futuristen zur wichtigen Metapher für den Vitalismus und für die energische Bewegung wurde. Männlichkeitsideal und Dynamismus fanden bei Marinetti eine Synthese, indem er der Geschwindigkeit eine Konnotation von kämpferischer Männlichkeit verlieh.³²

Die Maschinen- bzw. Automobilverherrlichung stand aber nicht nur in Verbindung mit offener Frauenverachtung. Das Verständnis des Automobils durchlief einen Wandlungsprozess, in dem es zunehmend weibliche Konnotationen verliehen bekam, die eine Liebe zum Automobil (die bis heute andauert!) zum Ausdruck brachte. Der Rationalisierungsprozess des physischen Triebes wurde eingeleitet, indem die Futuristen den sexuellen Impuls auf andere mechanische „Lust-Subjekte“ verschoben: auf das anthropomorphisierte Automobil.

Wie im ersten Manifest zu lesen war, wurden die Automobile hier noch als eine Art von domestizierten wilden Tieren bezeichnet.

„Wir gingen zu den drei schnaufenden Bestien, um ihnen liebevoll ihre heißen Brüste zu streicheln. [...] Alle glaubten, mein schöner Haifisch wäre tot, aber eine Liebkosung von mir genügte, um ihn wieder zu beleben [...] wieder auf seinen mächtigen Flossen!“³³

Die Faszination für das Automobil ergab sich aus der Überlegenheit des Menschen-Mannes gegenüber dem Mechanischen: Die Maschine war faszinierend, weil beherrschbar!

Die Maschine war nicht mehr bedrohlich, sondern diente zur Horizonterweiterung. Das Automobil war kein mechanisches Monster mehr, sondern wurde zunehmend zum aufregenden Genuss, der den Menschen bzw. Männern neue Erlebnisse bereitete. Als dominierte und schöne Wesen wurden die Maschinen, und insbesondere die Automobile, wie sensible und erotische Kreaturen behandelt.

29 F. T. Marinetti: *Gründung und Manifest des Futurismus*. 1909, zit. nach Asholt, W. (Hg.): 1985, S. 3-7.

30 D'Elia, A.: 1988, S. 37.

31 Otto Weiningers bekanntestes Werk ist *Geschlecht und Charakter*, 1906. Weiningers Beitrag zur Verwissenschaftlichung der Polarisierung der Geschlechtercharaktere und des biologistischen Determinismus zu ihrer Erklärung fand eine begeisterte Rezeption unter den italienischen Intellektuellen u. a in der Zeitschrift *Lacerba*, die zum wichtigsten Publikationsorgan der futuristischen Interventionspropaganda wurde.

32 Mosse, G. L.: 1988, S. 22.

33 F. T. Marinetti: *Gründung und Manifest des Futurismus*. 1909, zit. nach Asholt, W.(Hg.): 1995, S. 3-7.

Im Laufe der Zeit verwandelten sich die Bilder der Automobilidentifikation. Die Automobil-Fahrer-Beziehung ähnelte immer mehr der sinnlichen Intimität einer Frau-Mann-Beziehung. Das Automobil wurde nun mit weiblichen Attributen in Verbindung gebracht und diente zur Steigerung des männlichen Prestiges bzw. der Potenz. Das Automobil wurde zur treuen "Gefährtin" von mutigen Männern für abenteuerliche Eroberungen. Das Auto bzw. die Maschine war nicht mehr fremd, sondern fügsam und folgsam und wurde dadurch zum "bevorzugten Referenzpunkt männlichen Selbstverständnisses." ³⁴

In dem im Mai 1910 verfassten Manifest *Der multiplizierte Mensch und das Maschinenreich* ließ Marinetti die Idee der mechanischen Schönheit zur Ikone werden, indem die Liebe für die als weibliches Wesen angesehene Maschine mit feurigen Enthusiasmus deklariert wurde.

"Wir entwickeln und kodifizieren eine neue große Idee, die um das gegenwärtige Leben kreist: die Idee der mechanischen Schönheit; und wir verherrlichen die Liebe zur Maschine. [...] Habt ihr schon einen Lokomotivfahrer beim liebevollen Waschen des mächtigen Körpers seiner Lokomotive betrachtet? Es sind die minutiösen und bewussten Zärtlichkeiten eines Liebhabers, der seine angebetete Frau streichelt. [...] Wie könnte einer dieser Männer seine große, treue und folgsame Freundin mit brennendem und bereitem Herz verletzen oder töten? Seine schöne Maschine aus Metall, die so viele Male unter seinem schmierenden Streicheln aus Wollust gegläntzt hatte." ³⁵

Die Maschine erfuhr eine weibliche Personifizierung, sie besaß nun einen Charakter – einen Frauencharakter!

Wenn vom Auto die Rede war, sprachen und schrieben Männer darüber als attraktives, delikates und gleichzeitig explosives Wesen, in dem Schönheit mit Zuverlässigkeit, Berechnung und Präzision zu einer Einheit verschmolzen.

"Ihr habt bestimmt schon alle die Äußerungen der Automobilbesitzer und der Werkstattdirektoren gehört: Die Motoren, sagen sie, sind in der Tat geheimnisvoll. [...] Sie sind verwöhnt, sie sind unerwartet bizarr; es scheint, als ob sie eine Persönlichkeit hätten, eine Seele, einen Willen. Man muss sie streicheln, mit Aufmerksamkeit behandeln; man muss sie weder schlecht behandeln, noch strapazieren. Wenn ihr das so macht, wird diese Maschine aus verschmolzenem Stahl und Metall, dieser nach präzisen Ziffern gebaute Motor nicht nur seine eigene Leistung geben, sondern das Doppelte, das Dreifache, mehr und besser als die Berechnungen seines Erbauers, seines Vaters, vorsahen!" ³⁶

Der Transformationsprozess der Automobilrezeption wurde durch die „Geschlechtsumwandlung“ des Automobils deutlich: das seit seiner Erfindung als männlich

34 Kühne, T.: 1996, S. 196.

35 Marinetti, F. T.: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*. 1910, zit. nach Caruso, L. (Hg.): 1980, Nr. 9, eigene Übersetzung.

36 Ebd., eigene Übersetzung.

bezeichnete Automobil wurde ab 1911 weiblich.³⁷ Der Autor dieser kultur-ästhetischen Operation war der Dichter Gabriele D'Annunzio.³⁸

In einer Zeit, in der die Frauenbewegung die ersten Schritte in der Bekämpfung des alten Frauenbildes machte und die emanzipatorischen Ansätze des "schwachen Geschlechts" zum ersten Mal in der Geschichte der westlichen Zivilisation die patriarchalische Gesellschaftsordnung in Frage stellten, versuchte ein großer Teil der Intellektuellen, die Mann-Frau-Machtverhältnisse zu stabilisieren, indem sie der Frau eine feste gesellschaftliche Rolle zuschrieben. Im Rahmen dieses Definitionsprozesses von geschlechtsspezifischen Rollen und Charakteren könnte die Feminisierung des Automobils als Versuch restaurativer Kräfte verstanden werden, die etablierte – männerdominierte – gesellschaftliche Ordnung zu konsolidieren.

Der Prozess der Anthropomorphisierung des Automobils als Ausdruck der männlichen Besitzaneignung und Herrschaftsausübung über die als Frau angesehene Maschine fügt sich auch in die Ideologie des Nationalismus und dessen imperialistischen Anspruch auf Herrschaft und Eroberung ein.

37 In den futuristischen Manifesten vor 1911 ist das Automobil männlich: "Un automobile [...] è bello." (Gründung und Manifest, 1909); in dem 1916 verfassten Manifest *Die neue Religion-Moral der Geschwindigkeit* ist das Automobil weiblich: "I motori a scoppio e i pneumatici d'un'automobile sono divini" (Die Explosionsmotoren und die Reifen eines Automobils sind göttlich).

38 Bocca, Giorgio: *I manifesti italiani fra belle époque e fascismo*. Milano 1971, S. 21. Der Name D'Annunzio ist neben seinem literarischen Werk auch mit der 16-monatigen Besetzung der Stadt Fiume verbunden, die nach den Verträgen von Versailles und Saint-Germain nicht zu Italien gehörte. Als Anführer eines aus Futuristen und *Arditi* (siehe Fußnote Nr. 63) bestehenden Freikorps belagerte er die Stadt und forderte ihre Zugehörigkeit zu Italien. D'Annunzio war ein fanatischer Nationalist und Anhänger Mussolinis.

3 Die Triade von Italianismus, Modernität und Potenz im Gedankengut des modernistischen Nationalismus

3.1 Die Maschinenästhetik trifft die Kriegsästhetik

Die neuen schnellen Transportmittel – in erster Linie das Automobil und das Flugzeug – wurden von den Futuristen und von verschiedenen politischen Kräften innerhalb des modernistischen Nationalismus³⁹ als die neuen für das moderne Leben stellvertretenden Symbole begrüßt.⁴⁰ Der modernistische Nationalismus proklamierte den Kampfgeist als Grundsatz einer neuen Ethik sowohl für die einzelnen Individuen, als auch für die Gemeinschaft. Im politischen Kontext der damaligen Zeit besaßen Autorennen eine Bedeutung, die über die Grenzen des sportlichen Ereignisses hinausging, da der modernistische Nationalismus den Kampfgeist und den Antagonismus zum Grundsatz einer neuen Ethik sowohl für die einzelnen Individuen, als auch für die Gemeinschaft proklamierte.

Besonders im internationalen Autowettbewerb schlug sich der Erfolg eines Automobils auf das Prestige der Nation nieder.⁴¹ So kommentierte der Futurist Umberto Boccioni am 2. September 1902 in seinem Tagebuch die Erfahrung als Zuschauer eines Autorennens in Brescia: „Italien hat gesiegt [...]. Ich glaube, neue Helden zu sehen. Kann es wahr sein? Es steht fest, dass in diesen wunderbaren Autorennen das ewige Eroberungsideal steckt. Ich habe viel des Ruhmes des neuen Italien getrunken.“⁴²

39 Die Herausforderung zur Modernität bzw. die Einstellung der Politik zu sozialen und kulturellen Wirkungen in Folge der zunehmenden Modernisierung der Gesellschaft war auch für den Nationalsozialismus in Deutschland, wo die Einstellung zu Technik und Maschine anders als in Italien war, ein Leitmotiv. Der von Jeffery Herf geprägte Begriff von „Reaktionärem Modernismus“ (siehe dazu *Reactionary Modernism, Technology, Culture and Politics in Weimar and in the Third Reich*. Cambridge 1984) bezeichnet das deutsche Phänomen eines traditionellen Nationalismus, der die Errichtung einer völkischen bzw. nationalen und rassistischen Ideologie durch Technologie anstrebte. Die Technologie wurde in die nazistische Identität als Mittel integriert, die Tradition und nicht die Modernität triumphieren zu lassen.

40 Das Gesetz, das das moderne Leben regle, sei „von höchster Intensität, von höchster Geschwindigkeit, also von höchster Anstrengung für die höchsten Schöpfungs- und Zerstörungsakte.“ Corradini, Enrico, Gründer der Nationalistischen Partei, 1905. Zit. nach Gentile, E.: 1988, S. 108, eigene Übersetzung.

41 Die Faszination um das Automobil wurde besonders durch die ersten legendären Autosportereignisse verstärkt, die zur Herausbildung eines Mythos beigetragen haben. Das erste Autorennen auf italienischem Boden fand im Jahr 1895 auf der Strecke Asti-Torino-Asti (115 km) statt. In den darauffolgenden Jahren wurden fast jährlich neue Autorennen organisiert, die grundsätzlich in Norditalien stattfanden. Zu erwähnen ist der Gran Premio d'Italia, der erstmals 1901 vom *Touring Club Italia* und der Tageszeitung *Corriere della Sera* veranstaltet wurde. Istituto Geografico De Agostini (Hg.): *Nuova Enciclopedia De Agostini*. 1. Bd., Novara 1986, S. 319-322.

42 Boccioni, U. zit. nach Gentile: 1988, S. 108, eigene Übersetzung.

Dementsprechend wurde schon in dieser Pionierphase des Automobils dem Wachstum der Automobilindustrie von nationalistischen Kreisen eine sehr wichtige Funktion verliehen.⁴³

Der modernistische Nationalismus sah im Industrialisierungsprozess die notwendige Voraussetzung für die Konsolidierung der Nation und ihres wirtschaftlichen Wachstums. Das 'moderne Leben' wurde zum Mythos und die Zukunft stellte die Möglichkeit für Italien dar, die angestrebte Vorherrschaft zu verwirklichen:

"Der Mythos der Modernität, der Italianismus und der Wille zur Macht grenzten den idealen Raum für den modernistischen Nationalismus ab. [...] und schufen die günstigen Voraussetzungen für die Herausbildung des Faschismus."⁴⁴

Der im Automobil verkörperte Dynamismus- und Aktionsmythos prägte nicht nur Form und Inhalt der künstlerischen Werke, sondern auch die Verbreitungsmethode der künstlerischen bzw. politischen Ideen, die durch den Antagonismus Künstler – Publikum bzw. Künstler – Gesellschaft gekennzeichnet war.⁴⁵ Sehr bald ersetzten die Futuristen die Ebene der Kunst durch die der Wirklichkeit, als sie erkannten, dass Krieg und Straßenschlachten eine vollkommenere Aktualisierung des Dynamismus waren als das Surrogat der künstlerischen Produkte und Manifestationen, wie zum Beispiel Theatervorstellungen. Im Zeichen einer unaufhörlichen Eskalation der Dynamismus-Verherrlichung und im Streben nach einer Revolutionierung der Lebensverhältnisse wurden das Schlachtfeld und die Straße zur Schaubühne des Aktionismus und des Vitalismus. Die Verherrlichung der Geste und der Aktion setzte sich in dramatischer Konsequenz als Begeisterung für Kampf und Gewalt fort und brachte die Legitimierung des Krieges als Erneuerungsprozess mit sich, der den Tod als Notwendigkeit bzw. nüchterne Gegebenheit implizierte. In Anlehnung an Theorien von Sorel und vor allem von Nietzsche wurde der Krieg von den Futuristen als Fest zelebriert.⁴⁶

43 Der Nationalist und revolutionäre Gewerkschafter Mario Viana erkannte in der Konsolidierung der Automobilindustrie einen moralischen Wert, da sie den Unternehmungsgeist der Jugend und die Liebe zur Geschwindigkeit fördere, "die das Individuum sich von einem Willens- und Eroberungsfieber infizieren lässt." Viana, M. zit. nach Gentile, E.: 1988, S. 108, eigene Übersetzung.

44 Gentile, E.: 1988, S. 107, eigene Übersetzung.

45 Die sogenannten 'futuristischen Soirees' dienen hier als Beispiel für die Verdeutlichung der Aktion als verbale und physische Provokation des Publikums. Es handelte sich um ein Happening, in dem Politik und Kunst sich in Form von Provokation und Propaganda mischten. In der Regel fanden diese futuristischen Abende in Theatern statt. Das Programm bestand aus der Vorstellung von Bildern und dem Vorlesen von Texten und Manifesten. Das Publikum, das von den Futuristen stark provoziert wurde, reagierte heftig: Beleidigungen, Schimpfwörter, das Werfen von Objekten waren an der Tagesordnung. Fast ausnahmslos endeten die futuristischen Abende in Schlägereien. Salaris, Claudia: *Storia del futurismo*. Roma 1985, S. 63.

46 Der Aspekt des Vitalismus und der Wunsch nach Zerstörung verwiesen auf Nietzsches *Moral Jenseits von Gut und Böse* (1881). Marinetti übernahm von Nietzsche die Kriegsverherrlichung, die Verachtung des Ideals der Gleichheit und die Idee des Übermenschentums. In *Also sprach Zarathustra* (1883) schrieb der Philosoph: "Die Menschen

Die künstlerische Bewegung des Futurismus, die aus dem Streben nach der Verbindung von Kunst und Politik entstand, entwickelte sich im Laufe weniger Jahre zu einer politischen Kraft, die eine wichtige Rolle im Leben Italiens spielte. Es war ein durch Chauvinismus und Interventionismus gekennzeichnetes politisches Element, in dem die futuristische Idee von Nation und Krieg insbesondere bei der jungen Generation großen Widerhall fand. Am Vorabend des ersten Weltkrieges begrüßten die Futuristen den Krieg als Erneuerung und Erschütterung der statischen Verhältnisse, kurz: als revolutionäres Ereignis. Schon im Jahre 1913 hatten die Futuristen Marinetti, Boccioni, Carrà und Russolo ein kurzes politisches Programm des Futurismus mit den Grundthemen von Nationalstolz, Irredentismus und Antiklerikalismus herausgebracht.⁴⁷ Im Januar 1915 startete Marinetti Aktivitäten, die auf den Kriegseintritt Italiens hinzielten und die von großen Demonstrationen der interventionistischen Bewegungen begleitet waren.

3.2 *Nationale Identität und das Ideal des neuen Menschen*

Das Verständnis der nationalen Identität ist als determinierender Verbindungs- und zugleich Reibungspunkt zwischen den unterschiedlichen Positionen des modernistischen Nationalismus zu bezeichnen. Auch wenn die verschiedenen Formierungen das gleiche Ziel anstrebten, Italiens politische und wirtschaftliche Führung auf internationaler Ebene durch die Aneignung der Modernität voranzutreiben, unterschied sich der Futurismus von den anderen Positionen durch seine totale Negierung der Tradition und des italienischen Erbes. Nach futuristischer Auffassung waren Tradition und Modernität nicht kompatibel. Besser gesagt, die Tradition bildete das größte Hindernis zur Realisierung der Modernität: "Wir, moderne Italiener, sind ohne Vergangenheit."⁴⁸

Vertreter der seit 1910 existierenden Nationalistischen Partei hingegen begründeten das nationale Bewusstsein auf dem Erbe der Geschichte. In der Vergangenheit und

sind nicht gleich, und sie sollen es auch nicht werden! Was wäre dann meine Liebe zum Übermenschen, wenn ich anders spräche? Auf tausend Brücken und Stegen sollen sie sich drängen zur Zukunft, und immer mehr Krieg und Ungleichheit soll zwischen sie gesetzt sein. [...] Ihr sagt, die gute Sache sei es, die sogar den Krieg heilige? Ich sage euch: der gute Krieg ist es, der jede Sache heiligt." Nietzsche, F. zit. nach Calvesi, Maurizio: *Der Futurismus*. Hamburg 1987, S. 17. Der französische Autor George Sorel übte seit Anfang des Jahrhunderts einen großen Einfluss auf das kulturelle Klima Italiens aus. Marxistische Theorien der Herrschaft des Proletariats verschmelzen bei ihm mit der Verherrlichung von Gewalt, die als einziges Mittel zur Verwirklichung der Revolution verstanden wird. Das Nietzscheanische Ideal der Eliten kam bei ihm auch zur Geltung, indem die Führung nämlich von einem kleinen Kreis auserlesener Männer übernommen werden sollte, die sich durch ihr ideologisches und ethisches Bewusstsein aus der Masse hervorheben. Die Gewalt nimmt bei Sorel eine besondere Stellung ein und besitzt ethischen Wert. Sorel, Georges: *Reflexions sur la violence*. 8. Aufl., Paris 1921.

47 Schiavo, Alberto: *Futurismo e Fascismo*. Roma 1981, S. 12-13.

48 Boccioni, Umberto zit. nach Gentile, E.: 1988, S. 112, eigene Übersetzung.

im Kult der römischen Kultur seien also die Erfolgsvoraussetzungen für die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen der Gegenwart zu finden. Tradition und Modernität standen hier in notwendiger Abhängigkeit; Modernität sei nur durch Tradition erreichbar.

Der 'moderne Italiener' bzw. der vom Futurismus propagierte Menschentyp sollte die Modernität nicht nur in seine Weltanschauung integrieren, sondern auch danach streben, sie zu beherrschen und sie in den Dienst seiner eigenen Ziele, also die der Nation, zu stellen:

"Die Italiener von heute befinden sich zum Glück am Ende der Periode, die als prä-industriell bezeichnet wurde. [...] Es entsteht jetzt ein wunderbares, jugendliches Klima und Italien wird eine große Arbeits- und Militärmacht sein."⁴⁹

Zu dem vom Futurismus verbreiteten Menschenideal, das auch vom Faschismus zumindest in seiner "revolutionären Phase"⁵⁰ übernommen wurde, schreibt der Historiker George L. Mosse:

"Dieses Individuum war weder dem Gewicht der Geschichte verhaftet, noch Produkt eines organischen Wachstums. Es konnte noch unerforschte Räume erobern; es konnte zum Beispiel Italiens Ruhm durch seine eigene Kraft und seinen eigenen Mut verkünden. Es musste jedoch auch diszipliniert sein, an Männer angepasst, die einen ähnlichen Geist wie es selbst hatten; die Integration erfolgte nicht durch eine konsolidierte Weltanschauung, sondern durch einen gemeinsamen persönlichen und politischen Stil. Es handelte sich um eine Weise, die Welt zu sehen, um ein Handeln und Verhalten, das sich auf die nüchterne, nicht emotionale Akzeptanz der neuen Geschwindigkeit der Zeit sowie auf die Liebe zum Kampf und zur Auseinandersetzung stützte. Das Endprodukt war keine Wiederbelebung der Vergangenheitsideale, sondern der sogenannte 'Neue Mensch', Symbol der Modernität und gleichzeitig der Kraft der Nation."⁵¹

49 Ebd, S. 109, eigene Übersetzung.

50 Die Phase vor dem faschistischen Machtantritt wird in der Literatur meistens als 'revolutionär' bezeichnet. Der revolutionäre Charakter des Faschismus ist im Zusammenhang mit der Herstellung eines totalitären Regimes zu interpretieren. Aus dieser Perspektive gesehen, ist der Faschismus revolutionär, weil er die aus einer Vielfalt von autonomen Gruppen und Organisationen bestehende soziale Ordnung radikal verwandelte. Nach Auffassung von Edda Saccamani in ihrem Buch *Le interpretazioni sociologiche del fascismo*. Torino 1977, S. 45f., spiegelt der Faschismus von einem soziologischen Gesichtspunkt aus gesehen die Ideologie 'revolutionärer' Gruppierungen wieder, die von Intellektuellen geführt wurden, die weder zu liberalen noch zu sozialistischen Kreisen gehörten. Ziel dieser revolutionären Gruppierungen war es, die Macht zu erlangen, indem sie die Krise ausnutzten, in der sich die Gesellschaft in ihrem Transformationsprozess befand. Charakteristisch für diese Gruppen war die geschichtsnegierende Einstellung. Jeglicher Bezug zur Vergangenheit wurde abgelehnt. Sobald diese bis dahin spontan organisierten Gruppen Stabilität gewannen, vertraten sie eine Auffassung von der Geschichte als Struktur und Prozess, die nun zu ihrer Legitimation diene. Die Annahme einer revolutionären Dimension der faschistischen Regime war deshalb auf jeden Fall zu bestreiten, da ihre sogenannte 'Revolution' im Dienst der Bewahrung der existierenden sozialen Ordnung stand. Die faschistische Partei und später der faschistische Staat waren das Instrument des kapitalistischen Bürgertums zur gewalttätigen Unterdrückung der sozialen Revolution.

51 Mosse, G. L.: 1988, S. 16, eigene Übersetzung.

Das futuristische Ideal des 'Neuen Menschen'⁵² ist insofern für die ideologische Betrachtung des faschistischen Gedankengutes sehr wichtig, weil es als Vorbild für die Prägung des faschistischen Stils und für dessen Rechtfertigung gewalttätiger politischer Methoden diente. Der futuristische Menschentyp gehörte zu einer Elite von Übermenschen. Heldentum, Nationalismus und Revolution wurden zu programmatischen Schlagworten und der Krieg, als notwendiger Regenerierungsprozess, wurde mit dem Modernitätsideal in Verbindung gebracht:

"Das Heldentum ist eine Geschwindigkeit, die sich selbst durch das Befahren der größten aller Rennstrecken erreicht hat. Der Patriotismus ist die direkte Geschwindigkeit einer Nation; der Krieg ist die notwendige Prüfung, das Heer der zentrale Motor einer Nation."⁵³

In Anlehnung an den Modernitäts- und Maschinenmythos und an die Schaffung des 'Neuen Menschen' stand nun das futuristische Streben nach dem Über-Menschlichen, das durch die Ent-Menschlichung des Individuums zu erreichen sei.

"Wir Futuristen wollten Italien ein Bewusstsein geben, das die Nation immer mehr zur hartnäckigen Arbeit, zur grausamen Eroberung führt! Wir wollen, dass die Italiener sich endlich nach der Freude sehnen, sich einsam, bewaffnet und ultramodern zu fühlen. Dass sie sich danach sehnen, im Kampf gegen alle zu sein und nicht mehr schläfrige Enkelkinder einer Größe, die uns nicht mehr gehört."⁵⁴

"Unsere gewalttätige Affirmation des Modernitätsglaubens vor allem in Italien drückt die Notwendigkeit aus, brutal, schnell und präzise zu werden; die Notwendigkeit sich zu amerikanisieren, indem wir in den fortreißenden Wirbel der Modernität springen."⁵⁵

Darüber hinaus wurde der Tod durch die Ästhetisierung des Krieges als permanente Revolution entmystifiziert und mechanisiert.

"Interner und externer Krieg, Revolution und Eroberung, das ist unsere Geschichte. Wir müssen unter uns und gegen die anderen kämpfen, wenn wir wollen, dass die Zivilisation voranschreitet: Opfer, Opfer, Opfer. Opfer sind absolut notwendig. Das Blut ist der Wein der starken Völker; das Blut ist das Schmieröl der Räder dieser Maschine, die von der Vergangenheit bis in die Zukunft fliegt [...]. Das ganze Leben unserer Zeit besteht aus der Organisation von notwendigen Massakern [...]. Die industrielle Zivilisation, wie die kriegerische, ernährt sich von Leichen. Kanonenfleisch und Maschinenfleisch."⁵⁶

Der Krieg wurde für die Futuristen zum Trainingsfeld für die Massen, zum Initiationsritual in die Brutalität des modernen Lebens. Die Funktion des Krieges wurde immer

52 Während das vom Nationalsozialismus propagierten Ideal vom 'neuen Menschen' in Zusammenhang mit der Wiederbelebung völkischer Mythen stand, setzte der 'neue Mensch' im italienischen Faschismus die Orientierung an einer vagen Zukunft voraus. Mosse, G. L.: 1988, S. 17.

53 Marinetti, F. T.: *La nuova religione-morale della velocità*. 1916, in Caruso, L. (Hg.): 1980, Nr. 8, eigene Übersetzung.

54 Boccioni, U. zit. nach Gentile, E.: 1988, S. 113, eigene Übersetzung.

55 Ebd, S. 114.

56 Papini, Giovanni: *La vita non è sacra*, in: *Lacerba*, 15 Ottobre 1913, eigene Übersetzung.

wieder in Zusammenhang mit der Geschwindigkeits- und Maschinenästhetik gebracht:

“Geschwindigkeit = Synthese allen Mutes in Aktion. Aggressiv und kriegerisch.
Langsamkeit = Analyse aller stagnierender Vorsicht. Passiv und pazifistisch.
Geschwindigkeit = Verachtung aller Hindernisse, Wunsch nach Neuem und Unerforschtem. Modernität, Hygiene. [...] Der Krieg ist die höchste und perfekte Synthese des Fortschritts (aggressive Geschwindigkeit + gewaltige Vereinfachung der Bemühungen für das Wohlbefinden). Der Krieg ist ein blitzschnelles Diktat von Mut, Energie und Intelligenz für alle.”⁵⁷

Mit dem Eintritt in den Ersten Weltkrieg konnten sich die Forderungen der Futuristen bzw. deren apokalyptische Visionen einer entmenslichten Kriegsmaschinerie erfüllen. In der Tat wurde dieser Krieg durch die von den Futuristen bzw. modernistischen Nationalisten herbeigesehnte Industrieproduktion geprägt. Der Erste Weltkrieg unterschied sich von den vorherigen Konflikten vor allem durch die Verwendung von modernen Waffen bzw. mechanisierten Mitteln der Kriegsführung, zu denen auch die Transportmittel gehörten,⁵⁸ die sowohl zur Durchführung der Transportlogistik als auch zur Beschleunigung der Nachrichtenübermittlung dienten.⁵⁹

“Die rasende Kavallerie arbeitet wie eine Werkstatt: ihre Pfoten bewegen sich wie Räder auf erschriene Befehle, Treibriemen, unter allen den gespuckten Haubitzen wie Lenker, aus der rauchenden Masse großer Heizkessel.”⁶⁰

Der Krieg wurde zum modernen, mechanisierten Prozess, der die Vorherrschaft ökonomischer Prinzipien bestätigte: im neuen Krieg zählte vielmehr die Arbeits- und Produktionsorganisation als das für die vorherigen Kriege so wichtige Element der militärischen Tugenden des einzelnen Kämpfers.

“Mein Panzer umfasst Motorenweltrekorde + die Arbeit von Tausenden von Arbeitern + geniale Erfinder von Ingenieuren und Offizieren + Perrone, Ansaldo und Fiat im Kampf + der Ruhm von Nazzaro als allmächtige Geschwindigkeit +

57 Marinetti, F. T.: *La nuova religione-morale della velocità*. 1916, zit. nach Caruso, L. (Hg.): 1980, Nr. 8, eigene Übersetzung.

58 Die Einführung von motorisierten Fahrzeugen in der italienischen Wehrmacht ist auf das Jahr 1910 zurückzuführen, als zwei Autobataillone aus zwei Kompanien entstanden, die bis zum Kriegseintritt in größerem Umfang erweitert wurden: 500 Pkws (Krankenwagen inklusive), 3.500 Lkws, 1.350 Motorräder. Der erhebliche Zuwachs im Laufe des Krieges ergab sich aus der Notwendigkeit, immer mehr und schwerer werdende Artillerie zu bewegen. Zum Ende des Krieges gab es 2.500 Pkws, 28.600 Lkws und 6.000 Motorräder. *Enciclopedia Italiana Treccani*, 5. Bd., Roma 1949, S. 575.

59 Das militärische Kraftfahrzeugwesen Europas befand sich zur Zeit des Kriegsausbruches noch in einer Erprobungsphase, so dass die Bedeutung des Kraftfahrzeuges im Kriegsdienst viel geringer war als die der Eisenbahn. Genau wie in Italien erfolgte auch in Deutschland die eigentliche Produktion von kriegstauglichen Lastwagen erst in der Kriegszeit. Während 1914 die Zahl der Lkws 9.639 betrug, stieg die Lkw-Produktion im Laufe des Krieges bzw. im Jahr 1921 auf 31.363 an. Zit. nach Kuhm, Klaus: *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft*, Hamburg 1995a, S. 214.

60 Marinetti, F. T.: *La fonderia in battaglia*. 1914, zit. nach Calabrese, Omar (Hg.): *Italia Moderna. Immagini e storia di un'identità nazionale*. 2. Bd., Milano 1983, S. 173, eigene Übersetzung.

Überlegenheit des italienischen Genius + italienische Zweckmäßigkeit + italienischer Futurismus.“⁶¹

Der Krieg, als “perfekte Synthese des Fortschritts” (F. T. Marinetti) bezeugte mit seinem Mechanisierungsprozess die tiefgreifenden Beziehungen und Bezüge zur Industrie, die nicht nur die Kriegsapparatur, sondern auch das Modell der Arbeits- bzw. Kriegsorganisation lieferte, so dass “die Soldaten sich zu Arbeitern (um)wandelten, ein Vorgang, der unvermeidlich war, als die Mittel, mit denen der Krieg geführt wurde, sich mechanisierten.“⁶²

Der Soldat näherte sich dem Fabrikarbeiter immer mehr an: sein Verhalten wurde mechanisiert, reglementiert und zerlegt. Die Industrie als Tempel der modernen Zeiten gebärte eine moderne Mythologie der Maschinen, hinter deren Faszinationskraft das eigentliche System ihrer Komponenten sichtbar wurde: Arbeitsorganisation, Effektivität, Produktion.

Der Krieg, der zur Herausbildung des von Futuristen und modernistischen Nationalisten propagierten Ideals des Neuen Menschen beitragen sollte, entlarvte sich in der Praxis als mechanisierter Arbeitsprozess, in den das als Teil der anonymen Masse nivellierte Individuum eingebettet war. Nicht die Individuen bzw. die im Geist der Modernität geschmiedeten ‘Neuen Menschen’ waren also die Protagonisten des Kriegereignisses im Maschinenzeitalter, sondern die Industriellen, auf die eine Nation im (Konkurrenz-)Kampf mit anderen Nationen angewiesen war.

Die futuristische Vision des Krieges, der ohne die Einbindung in den neuen industriellen Kontext nicht mehr denkbar war, prophezeite die bevorstehende Entwicklung der italienischen Industrie, insbesondere die der Mechanik bzw. des Automobils.

3.3 *Aktionismus und politischer Stil. Die Beziehung von Futurismus und Faschismus*

Im Februar 1918 erfolgte innerhalb des Futurismus die Trennung zwischen künstlerischen und politischen Zielen. Es entstand die Futuristische Politische Partei, deren Programm politische, wirtschaftliche und soziale Reformen umfasste und antiklerikale, antimonarchische, syndikalistische und sozialistische Elemente enthielt. Mit der Gründung der politischen Partei unterzeichneten die Futuristen das Scheitern ihrer antibürgerlichen Haltung und schlugen den politischen Weg der Integration und Anpassung ein, der bis zur Unterstützung der faschistischen Machtübernahme führte. Im Dezember desselben Jahres wurden die “Fasci politici futuristi” (Futuristische politische Bünde) gegründet, die in den Großstädten Ober- und Mittelitaliens am aktivsten waren. Die Futuristischen Bünde nahmen in Folge der Auflösung der

61 Marinetti, F. T.: *L'alcova d'acciaio*. 1921, zit. nach Calabrese, O. (Hg.): 1983, S. 173, eigene Übersetzung.

62 Jünger, Friedrich Georg: *Die Perfektion von Technik*. 6. Aufl. Frankfurt/Main 1980, S. 182 zit. nach Kuhm, K.: 1995a, S. 112.

Vereinigung der „Arditi“⁶³ im Januar 1919 viele der gewaltbereiten Mitglieder dieser paramilitärischen Organisation in ihren Reihen auf. Am 23. März 1919 gründete Mussolini in Mailand die „Fasci di Combattimento“ (Kämpfende Bünde),⁶⁴ die sich wiederum aus Futuristen und *Arditi* rekrutierten und dessen Zentralkomitee auch Marinetti angehörte.⁶⁵

Die politische Zusammenarbeit zwischen Marinetti und Mussolini war jedoch nicht von langer Dauer, denn schon 1920 kam es zwischen ihnen zum Bruch. Als klar wurde, dass Mussolini seine politischen Versprechungen nicht würde halten können (z.B. die Entvatikanisierung Italiens), trafen die Futuristen die Entscheidung, nicht mehr an den Plänen der faschistischen Machtergreifung mitzuarbeiten. Die nächste Enttäuschung für die Futuristen kam bald nach der Machtergreifung, als Mussolini ein sehr wichtiges Anliegen nicht verfolgte. Der propagierte Antimonarchismus wurde nicht realisiert und Italien blieb weiterhin Monarchie. Vermutlich aus Angst vor Isolation suchte Marinetti nach ein paar Jahren die Versöhnung mit seinem ehemaligen Mitkämpfer Mussolini. Nach dem Zusammenbruch der politischen Pläne blieb Marinetti als Trost das Ziel einer Revolution im künstlerischen Bereich. Die futuristische Bewegung existierte als politische Kraft nicht mehr.

Die Beziehung zwischen Futurismus und Faschismus kann verschieden analysiert werden: Die Interpretationen reichen von der Identifikation der zwei Bewegungen bzw. der Ableitung des Faschismus vom Futurismus bis hin zur These der autonomen, vom Futurismus unabhängigen Entstehungs- und Entwicklungsbedingungen des Faschismus. Entsprechend letzterer Version sei der Faschismus ein eigenständiges Phänomen, das aus der Krise des revolutionären Sozialismus entstand.⁶⁶ Die Allianz zwischen den zwei Bewegungen sei dementsprechend nur aus dem selben Willen zum Kriegseintritt und insbesondere zur Verwirklichung der antibolschewistischen „italienischen Revolution“ zu erklären.⁶⁷ Es wird immer wieder zwischen dem Faschismus als Bewegung und dem Faschismus als Regime, also zwischen der revolutionären Phase vor 1922 und der Konsolidierungs- und Konsenszeit nach der

63 Die *Arditi* waren Soldaten militärischer Spezialeinheiten, deren Demobilisation am Ende des Krieges ein schwerwiegendes Problem darstellte. Die *Arditi* sind die italienische Variante der deutschen Freikorps. (siehe auch Fußnote Nr. 38)

64 „We call our Fasces Fasces of Combat and the word combat does not leave any doubt. (We intend) to combat with peaceful arms but also with war arms.“ Mussolini, B. zit. nach Falasca-Zamponi, Simonetta: *Fascist Spectacle. The Aesthetics of Power in Mussolini's Italy*. Berkeley 1997, S. 33.

65 Schiavo, A.: 1981, S. 16-30.

66 Es ist daran zu erinnern, dass Mussolini seine politische Aktivität in den Reihen der sozialistischen Partei begonnen hat. Er vertrat innerhalb der Partei den revolutionären Flügel und wurde 1912 Direktor der Parteizeitung *Avanti*. 1914 wurde Mussolini aufgrund seiner militanten Unterstützung des Kriegseintritts aus der sozialistischen Partei ausgeschlossen. Guglielmino, Salvatore: *Guida al Novecento*. Milano 1977, S. 79.

67 Gentile, E.: 1988 S. 132.

Machtübernahme unterschieden.⁶⁸ In der sogenannten revolutionären Phase sind nach Auffassung der meisten Kritiker die gemeinsamen Elemente zwischen Faschismus und Futurismus zu finden: die Zugehörigkeit zum modernistischen Nationalismus, der Kriegswille, der Kampfgeist, die Kompromisslosigkeit, die ablehnende Haltung gegenüber Monarchie und Kirche und nicht zuletzt die tiefgreifende Begeisterung für die Modernität sowie der Zukunftsmythos und der Sinn für die Bewegung.⁶⁹

“Die Bewegung, die der Futurismus verspricht, ist auf historische Entwicklung nicht mehr angewiesen, an ihre Stelle tritt die Herrschaft der Schnellen, Skrupellosen, Entschlossenen. Nicht zufällig war Marinettis Hauptattribut für Mussolini der Superlativ ‘velocissimo’ (ultraschnell).”⁷⁰

Der Futurismus trug wesentlich zur Herausbildung des politischen Stils der Faschisten bei. In der Frühphase der Bewegung war das politische Verhalten der Faschisten durch das Politikverständnis der Futuristen beeinflusst, das sich auf das Prinzip des gewalttätigen Aktionismus und des Antagonismus stützte.⁷¹ Die im Futurismus als künstlerische und politische Bewegung implizite Ästhetisierung von Gewalt und Aktion bedingte eine politische Praxis, welche die Gewaltanwendung forderte und rechtfertigte. Gewalt und Aktion als Ausdruck des Verwandlungs- bzw. Revolutionswillens wurden für die als politische Kraft organisierten Futuristen zum Mittel der Politik, die sich in Ablehnung der Praxis der parlamentarischen Reden und ideologischen Debatten in aggressiver Offensive äußerte. Mussolini, der schon seit der Vorkriegszeit die ideologischen und politischen Ansätze mit den Futuristen teilte, übernahm mit der Gründung seiner Bewegung auch deren politischen Stil, der sich durch den der Kriegslogik verpflichteten Kampfgeist auszeichnete.⁷²

68 Nachdem Mussolini am 23. März 1919 die Kämpfenden Bünde gegründet hatte, rief er am 7. November 1921 anlässlich des dritten Kongresses der Fasci in Rom die Nationale Faschistische Partei ins Leben. Am 28. Oktober 1922 fand der sogenannte Marsch auf Rom statt, bei dem 70.000 Faschisten ihre Macht auf den Straßen der Hauptstadt demonstrierten. Einen Tag später, am 29. Oktober, beauftragte der damalige König Italiens – Viktor Emanuel III – Mussolini, eine neue Regierung zu bilden.

69 Gentile, E.: 1988, S. 134.

70 Hinz, Manfred: *Die Zukunft der Katastrophe. Mystische und rationalistische Geschichtstheorie im italienischen Futurismus*. Berlin 1985, S. 10.

71 Die Komponente der Gewalt war für viele Männer das ausschlaggebende Moment ihrer Entscheidung, der futuristischen politischen Partei beizutreten. “Ich trete in die Partei ein und stelle ihr meine großartigen Fäuste und die dynamische Kraft meines Engagements zur Verfügung.” Aus dem Brief eines Offiziers vom 12. Januar 1919, zit. nach Gentile, E.: 1988, S. 135.

72 “The two fallen that we remember here and all the squads of the Milan Fascio assailed the Avanti as they would assail an Austrian trench. They had to pass walls, cut barbed wire, break doors down, face red-hot bullets that the assailed launched with their arms. This is heroism. This is violence. This is the violence of which I approve and which I exalt. [...] And Italian Fascism should adopt it. [...] Our friends have been heroes! Their gesture has been warlike. Their violence has been saintly and moral. We exalt them.” Mussolini, B. zit. nach Falasca-Zamponi, S.: 1997, S. 35.

Der Futurismus strebte eine neue Dimension der Politik an, in der die Auseinandersetzung mit dem politischen Gegner mit Gewalt gelöst wurde. Die Futuristen lehnten die demokratische Struktur des als Tempel der Rhetorik und der Stagnation abgewerteten Parlaments ab und wählten stattdessen die Straße als Arena der politischen Konfrontation und später als politischen Kampfplatz gegen die organisierte Linke.

Die Kampfgruppen von Futuristen, *Arditi* und Faschisten begannen 1919 mit massiven Terroraktionen gegen die Sozialisten und deren Organisationen vorzugehen. Mit Unterstützung aus Politik, Polizei und Wirtschaft konnte so die organisierte Linke ausgeschaltet und die faschistische Diktatur etabliert werden.⁷³

73 Am 5. April 1919 'feierten' Futuristen, *Arditi* und Faschisten ihr Bündnis mit der Zerstörung der Redaktionsräume von *Avanti*, der Mailänder sozialistischen Parteizeitung. Marinetti war einer der Anführer der Gewaltaktion, die ohne jegliches polizeiliches Einschreiten durchgeführt werden konnte. Schiavo, A.: 1981, S. 26-27.

4 Die Faschisten erobern die Macht

4.1 *Die Bewegung der Gewalt – die Gewalt der Bewegung: Geschwindigkeit als Kriegsstrategie*

Die Jahre zwischen 1919 und 1921 stellen eine höchst dramatische Phase in der italienischen Geschichte dar, die durch eine schwere wirtschaftliche Krise und vor allem durch eine grausame Terrorwelle der faschistischen Kampfgruppen gekennzeichnet war.

In dieser von sozialen Spannungen geprägten Zeit konnte sich die neugegründete Faschistische Partei, die anfangs nur eine kleine, hauptsächlich auf Mailand beschränkte Anhängerschaft aufwies, zur mächtigen Bewegung entwickeln und ihren massenmobilisierenden Einfluss auf nationaler Ebene ausüben.⁷⁴

Die Strafexpeditionen, die sich zuerst auf die Provinz konzentrierten,⁷⁵ wurden innerhalb kurzer Zeit mit der Zunahme sozialer Unruhen und mit dem Anwachsen der faschistischen Anhängerschaft auch auf die Städte ausgedehnt und insbesondere gegen die Streikwelle der Fabrikarbeiter eingesetzt. Mit den Streikaktivitäten, die bis 1921 andauerten, protestierten die Arbeiter gegen die sozialen Missstände, die Arbeitslosigkeit und die Preiserhöhungen.

Im Jahr 1921 verschlechterte sich die soziale und ökonomische Situation erneut, als die internationale Wirtschaftskrise ihren Höhepunkt erreichte und es in Italien zu Fabrikschließungen und Entlassungen kam. Die Spannungen zwischen Unternehmern und Arbeitern eskalierten und die Fabrikbesetzungen nahmen rapide zu. Angesichts der Entscheidung der damaligen Regierung unter der Führung des liberalen Giovanni Giolitti, auf staatliche Einmischung in der Streikfrage zu verzichten,⁷⁶ wandten sich Industrielle und Großgrundbesitzer Mussolini und seinen Kampfbünden zu, da sie in der faschistischen Bewegung die geeignete politische Kraft zur Beseitigung des gemeinsamen 'roten' Gegners sahen.⁷⁷ Die sogenannten Strafexpeditionen

74 "Im Juni 1920 gab es in ganz Italien nicht mehr als 108 Fasci (das sind die lokalen und regionalen faschistischen Verbände), [...] Mitte Oktober 1920, einige Wochen nach der Besetzung der Fabriken, bestehen bereits 190 Fasci, bei Jahresende sind es mehr als 800, im Februar 1921 wird die Zahl Tausend überschritten [...], auf dem Kongreß der faschistischen Partei im November (1921) wird die Gesamtzahl der Fasci mit 2.200 angegeben." Tasca, Angelo zit. nach Kuhm, K: 1995a, S. 123.

75 Der faschistische Terror säte schon vor dem Regierungsantritt der faschistischen Partei Gewalt und Zerstörung. Es wird berichtet, dass ihm im ersten Halbjahr 1921 17 Druckereien und Zeitungsredaktionen, 59 Volkshäuser, 119 Gewerkschaftszentralen, 107 Kooperativen, 83 Bauernligen, 141 sozialistische und kommunistische Sektionslokale, 100 Kulturzirkel, 1 Volksuniversität und 53 Arbeiterfreizeitzentren zum Opfer fielen. Cavagnaro, R. (u.a.) (Hg.): 1. Bd., 1994, S. 7.

76 Sarti, Roland: *Fascismo e grande industria. 1919-1940*. Milano 1977, S. 41.

77 Carsten, Francis L. verweist in seinem 1970 veröffentlichten Buch *La genesi del fascismo* auf die heterogene Struktur der Kampfbünde und auf die Beteiligung verschiede-

gegen die organisierten Sozialisten folgten einem bestimmten Schema und verdankten ihren Erfolg gegen die zahlenmäßig überlegene Arbeiterbewegung den im Krieg erprobten Kampfstrategien, wobei der Einsatz der mobilen Elemente zum entscheidenden Faktor der taktischen Überlegenheit wurde.⁷⁸

Das ausschlaggebende Element für die Effektivität der faschistischen Terroraktionen liegt nach Kuhms Interpretation in der Bedeutung der Mobilität, die durch Lastautos gewährleistet wurde, welche "die Überlegenheit der faschistischen Offensive über die Defensive der Arbeiterbewegung, die Überlegenheit des Bewegungskrieges über den Stellungskrieg"⁷⁹ garantierten. Die Benutzung von Transportmitteln wurde also hier zum Schlüsselpunkt der Offensive. Die erhöhte Mobilität ermöglichte einerseits den 'Überraschungsfaktor' und andererseits gewährleistete sie weiterhin die Straffreiheit der Expeditionen, indem die von außerhalb kommenden Faschisten ihre Anonymität bewahren und sich dank der Geschwindigkeit der Fahrzeuge in schnellem Tempo zurückziehen konnten. Die Bewegungsstrategie gewann besondere Relevanz in Hinblick auf die Bewegungslosigkeit der Verteidigungsstrategie der Sozialisten. Die Bewegungslosigkeit der Sozialisten erklärte sich zum einen aus ihrer Ortsgebundenheit aufgrund der Ortsverteidigung; zum anderen aus der unterschiedlichen Struktur der etablierten Arbeiterbewegung, die auf Anweisung der sozialistischen Führer im Rahmen der Legalität bleiben sollte.

"Die politische Jagd, die die Fasci in den zwanziger Jahren in Italien veranstalten, ist [...] durch das Aufeinandertreffen zweier Geschwindigkeitsverhältnisse

dener Kräfte und Kreise zur Stärkung der faschistischen Bewegung. "Viele Kriegsheimkehrer, insbesondere aus dem Arditi-Bereich, kamen zu den Faschisten hinzu. [...] Auch viele Studenten und Jugendliche, die sich nach Abenteuer und Aktion sehnten. [...] Zuletzt gab es die gewalttätigen Elemente, die Kriminellen aus Mailand und anderen Städten [...] Die Faschisten wurden von Industriellen und Landbesitzern unterstützt, die um den Verlust ihrer Besitze fürchteten [...] Ihnen wurde wiederum von der Armee geholfen [...] Die Polizei schritt fast nie ein, oft lieferten die Landbesitzer den Faschisten die Lastautos, womit die Aktionsgruppen transportiert werden konnten." Zit. nach Cavagnaro, R. (Hg.): 1. Bd., 1994, S. 22, eigene Übersetzung.

78 Angelo Tasca, einer der Gründungsmitglieder der PCI (Kommunistische Partei Italiens), liefert in seinem Buch *Glauben, gehorchen, kämpfen. Aufstieg des Faschismus in Italien*. Erstausgabe Paris 1938, eine detaillierte Beschreibung des üblichen Schemas der faschistischen Strafexpeditionen, bei denen die Lastautos zum zentralen Faktor der Strategie wurden. "Die Schwarzhemden werden auf Lastautos verladen, sie werden von der Agrarvereinigung (Associazione Agraria) oder den Regimentdepots mit Waffen versorgt, dann fahren sie an den Ort, der das Ziel ihrer Expedition ist. [...] Die Faschisten stürzen zur Camera del Lavoro, zur Liga, zur Genossenschaft, zum Volksheim, sie brechen die Türen auf, werfen die Möbel auf die Straße, zerstören Bücher und Waren; dann wird ein Faß Benzin ausgegossen, und ein paar Minuten später steht alles in hellen Flammen. Jene Menschen, die man in den überfallenen Lokalen vorfindet, werden brutal geschlagen oder kurzerhand umgebracht [...] 'Tag für Tag ziehen Strafexpeditionen aus' berichtet der rechtsstehende Giornale d'Italia. 'Das Faschistische Lastauto fährt in ein bestimmtes Dorf und dort direkt vor das Haus eines bestimmten Ligaführers. Zuerst versucht man es mit gütlichem Verhandeln [...] bleibt er hart, tritt die Gewalt an die Stelle der Argumente.'" Zit. nach Kuhm, K.: 1995a, S. 125.

79 Tasca, A. zit. nach Kuhm, K.: 1995a, S. 123.

gekennzeichnet. Die organisierte Arbeiterschaft verliert einen ungleichen Kampf, weil sie – Tragikomik der Geschichte – auf ein überkommenes Geschwindigkeitsverhältnis setzt, das noch auf der Kraft der Bremswirkungen aufbaut. Ausgerechnet diejenigen, die sich mit dem Recht der Moral auf ihrer Seite als die 'wahren' Träger des Fortschritts wännen, knüpfen damit auf verquere Weise an eine antiquierte, bis ins frühe 19. Jahrhundert reichende Geschwindigkeitsnutzung an, bei der es über Festungswälle, Stadtmauern, (Steuer)Gesetze, Reglementierungen, Verbote und soziale Hindernissysteme, wie das 'blaue Blut' des Adels mit Beginn der industriellen Revolution immer weniger gelingt, den – bürgerlichen – Angriff auf die Macht 'anzubremsen'. 'Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will' ist wie zum Trotz die zum Scheitern verurteilte Parole der Arbeiterklasse, mit der zum Generalstreik, dem wichtigsten Kampfinstrument in den industriellen Zentren, aufgerufen wird. Der Stillstand, der in dieser Weise zugunsten der Arbeiter erzwungen werden soll, ist einer auf die Mobilisierung des Lastautos setzenden Strategie hoffnungslos unterlegen.

Die Faschisten sind, indem sie ihre mit den modernsten Mitteln gesteigerte Bewegungsfähigkeit zur Etablierung und Verlängerung ihrer Ökonomie der Gewalt einsetzen, die eigentlichen Fortschrittsträger, die wahren 'Demokraten', die sich die Revolutionierung des Transportwesens Anfang des 20. Jahrhunderts zunutze machen, um ihr Terrorregime gegen eine zahlenmäßige Übermacht zu errichten. Mit Hilfe des Lastautos bringen sie die Gewalt auf die Straße und vertreiben die Politik, die sie anders nicht hätten bezwingen können."⁸⁰

4.2 Die 'Bewegung' konsolidiert sich: Stabilität und Protektionismus

Am 28. Oktober 1922 fand der Marsch auf Rom statt, der von den Historikern als 'revolutionäres Ereignis' und Beginn der faschistischen Ära bezeichnet wurde. Die jahrelang vom Staat und von der Großindustrie unterstützte, terroristische Gewaltausübung der Faschisten im Kampf gegen Sozialisten und Kommunisten fand mit dem Marsch auf Rom ihre politische Legitimierung: am 29. Oktober bekam Mussolini von König Viktor Emanuel III. den Auftrag zur Bildung einer neuen Regierung.

Ab 1925 konsolidierte sich das autoritäre System der faschistischen Regierung: das diktatorische Regime wurde errichtet und Mussolini sicherte seinen totalitären Machtanspruch durch Abschaffung demokratischen Freiheiten. Die demokratische Scheinheiligkeit der faschistischen Regierung wurde definitiv aufgegeben und die Errichtung der Diktatur offiziell proklamiert.

Der Wandlungsprozess des Faschismus von einer Bewegung in seiner Anfangsphase zu einer politischen Partei in seiner Aufbauphase bis hin zur Konsolidierung der Regierungsmacht ist durch eine ideologische und organisatorische Umstrukturierung gekennzeichnet. Die Dynamik, die der Faschismus als 'revolutionäre' Bewegung geprägt hatte, erwies sich als inadäquat für die Lösung der mit der Wahrnehmung der Regierungsverantwortung verbundenen Aufgaben. Als Regierungspartei musste der Faschismus darauf bedacht sein, sich durch die Akzeptanz des italienischen Volkes zu legitimieren. Der für die Konsolidierung des faschistischen Regimes

80 Kuhm, K.: 1995a, S. 130.

angestrebte Konsens innerhalb der italienischen Gesellschaft,⁸¹ setzte notwendigerweise den Abschied von den ursprünglichen Forderungen der Futuristen und deren 'ahistorischem' Verständnis von Geschichte und Nation voraus. Mussolinis Anspruch, die faschistische Bewegung zu einer Massenpartei werden zu lassen, stellte ihn vor die Notwendigkeit einer durch Kompromisse geprägten Umwandlung seiner politischen Ziele und Handlungsweisen, die in der Praxis zwangsläufig die futuristische 'Revolutionslogik' im Sinne einer radikalen Veränderung der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse ausblenden musste. Mit dem Regierungsantritt fanden sich die Faschisten mit der Anforderung konfrontiert, die Sicherheit und Stabilität der Nation zu gewährleisten, so dass sie neben ihrem politischen Stil auch Komponenten der futuristischen Weltanschauung wie die Maschinenästhetik und die zentralen Begriffe des Aktionismus und des Dynamismus an die veränderte Konstellation anpassen mussten, um ihnen erneut Gültigkeit zu verleihen.⁸² Die ideologische Anpassungsfähigkeit und Ambiguität, welche die faschistische Bewegung in ihren Anfängen charakterisiert hatte, blieb eine Konstante in der Weiterentwicklung des Faschismus als staatstragende Partei.

Ziel des Faschismus war die Schaffung einer neuen imperialistischen Zivilisation, die Schaffung einer starken und mächtigen Nation, die von den Werten, dem Geist und den Institutionen des faschistischen Totalitarismus geprägt war und die eine Vorherrschaft in der modernen Ära ausüben konnte.

Der Mythos der Nation setzte sich aus einem Vorherrschafts- und Missionsmythos, dem Mythos des Wiederauflebens Italiens und der Eroberung der Modernität zusammen, welchen die faschistische Ideologie mit dem Gedankengut der verschiedenen Strömungen des modernistischen Nationalismus teilte.

81 Die Ideologie des Konsens ist die in der Literatur verwendete Bezeichnung für die faschistische Politik der Taktik und der Kompromisse, um möglichst viele Schichten der Gesellschaft zu integrieren. Sie bediente sich bei der Schaffung und Vermittlung von symbolischen Werten verschiedener Komponenten, die aus ihrem Heterogenitätscharakter heraus als Kohäsionskraft für die Herausbildung einer stabilen Ordnung, zur Eingliederung der Individuen in das staatliche Ganze und zur Massenmobilisierung dienen sollten.

82 Die Politik der Straße wurde durch die Politik der Piazza, d.h. des Platzes ersetzt, wo Kundgebungen und Massenveranstaltungen organisiert werden konnten. Der Platz, wo der Duce direkten Kontakt mit der Masse herstellen konnte, wurde zur beliebten Bühne der faschistischen Machtinszenierung, zu der die Masse als passives Publikum und zugleich als Bestandteil des Spektakels gehörte. Der Platz wurde zur optimalen Bühne der Machtrepräsentation, auf der sich die charismatische Persönlichkeit des Duce entfalten konnte. Zur Politik der Piazza siehe Bodei, Remo: "Dal Parlamento alla Piazza. Rappresentanza emotiva e miti politici nei tecnici della psicologia delle folle", in: *Rivista di storia contemporanea*, Nr. 3, 1986, S. 313-321.

Die faschistische Revolution basierte zwar auf den Begriffen 'Aktionismus', und 'Antagonismus'. Diese standen nun aber im Dienst des Strebens nach der Konsolidierung des Staatsapparats und der Kontrolle der gesellschaftlichen Dynamik.⁸³

Eine grundlegende Erscheinungsform des 'Aktionismus' war der 'Produktionismus', d.h. die Steigerung der Produktion zur Erhöhung nationaler Potenz, der zu den wichtigsten Komponenten der faschistischen Ideologie zählte und der als gemeinsamer Nenner der unterschiedlichen Ansätze der Konsenspolitik galt.

In den von der offiziellen Propaganda konstruierten Kollektivmythen und kulturellen Stereotypen verbargen sich die strategischen Pläne für einen ökonomischen Reorganisationsprozess, der zur Stärkung der Industriemonopole führte, die wiederum ein immer größeres Gewicht nicht nur im wirtschaftlichen, sondern auch im politischen und sozialen Leben der Nation gewannen. Der 'Produktionismus' bzw. die Produktionssteigerung als Ausdruck nationalen Leistungswillens wurde als Zeichen für die Metamorphose von Mussolinis politischer Einstellung vom ursprünglichen revolutionären Radikalismus zu einer Legalität und Ordnung bejahenden Politik interpretiert.⁸⁴ Mussolinis Absicht war nun nicht mehr die Veränderung des Produktionssystems, sondern dessen Stärkung, von der sich die Verbesserung des nationalen Prestiges erhoffte. Dadurch wurde der Antagonismus, die aus dem Erbe des Futurismus abgeleitete Kultur des Kampfes auf die internationale Ebene in den Konkurrenzkampf mit anderen Nationen verlagert.

83 "Nachdem wir die Sicherheit erreicht haben, müssen wir uns nach der Potenz sehnen." Mussolini, B., 24. Mai 1925, zit. nach Bancini, B.: 1940, S. 34, eigene Übersetzung.

84 Mussolini bezieht sich in seiner Doktrin auf den Begriff der Produktion, der schon 1919 in sein "Antipartei- und Bewegung[s]"-Programm aufgenommen wurde: "Die Popolo d'Italia hatte als Untertitel, 'Tageszeitung der Kämpfer und der Produzenten'! Das Wort 'Produzent' war schon damals Ausdruck einer mentalen Richtung. [...] Damals sagte ich: wir müssen in Richtung der Arbeit gehen [...]. Wir werden den technischen und geistigen Rückstand bekämpfen [...]. Wir müssen rennen." Mussolini, B. zit. nach Arrighi, G.: 1937, S. 299.

5 Die Entwicklung der Automobilindustrie unter dem faschistischen Regime

5.1 Liberalismus und Exportpolitik bis 1925

Am Ende des Ersten Weltkrieges war die ökonomische Situation Italiens höchst dramatisch. Obwohl Italien zu den Siegern zählte, waren die menschlichen und ökonomischen Verluste sehr hoch. Die Industrie erlebte jedoch während der Kriegszeit einen enormen Aufschwung, der den Profiten aus dem Kriegsgeschäft zu verdanken war.

Die Industriellen waren diejenigen, die aus dem Krieg Profit ziehen konnten: der Staat brauchte Waffen, Uniformen, Transportmittel wie Schiffe, Flugzeuge und Lastautos, die von der italienischen Industrie produziert und zu enormen Preisen an den Staat verkauft wurden. Die italienischen Unternehmer konnten auf diese Weise große Gewinne aus den öffentlichen Aufträgen erzielen. Die Industriezweige, die während der Kriegszeit einen erheblichen Profit- und Produktionsaufschwung erlebten, waren die der Eisen-, Chemie- und Gummiindustrie sowie die Textil- und Automobilindustrie,⁸⁵ die ihre Gewinne im Vergleich zu der Zeit vor dem Krieg vervierfachten. Fiat war das Unternehmen, das im mechanischen Sektor die höchsten Profite erlangte.⁸⁶

Nach Kriegsende waren die Industriellen mit zwei großen Problemen konfrontiert: Einerseits standen die Unternehmer vor der Notwendigkeit einer Umorientierung der Produktion, die nun nicht mehr auf Kriegsbedürfnisse ausgerichtet werden konnte;⁸⁷ andererseits mussten sie Strategien im Umgang mit der sinkenden Nachfrage entwickeln.⁸⁸ Besonders problematisch erwies sich die Situation für die Automobilindustrie, die den Schwerpunkt ihrer Produktion von Fahrzeugen und Waffen für militä-

85 Die Anzahl der Betriebe der Automobilindustrie wuchs von 32 im Jahr 1913 auf 55 im Jahr 1917. Bellucci, A.: 1984, S. 4.

86 Am Kriegsende war die von Giovanni Agnelli im Jahr 1899 gegründete Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) vom dreißigsten auf den dritten Rang der italienischen Industriebetriebe aufgestiegen. Zwischen 1915 und 1918 konnte das Betriebskapital versiebenfacht werden. Die Zahl der Angestellten erhöhte sich von 4.000 auf 40.000. In den letzten Kriegsmonaten deckte Fiat 92% der italienischen Lkw-Produktion und 80% der Produktion von Flugzeugmotoren ab. Fiat produzierte nicht nur für die wachsende interne Nachfrage, sondern auch für die Alliierten. Castronovo, Valerio: *Giovanni Agnelli. La FIAT dal 1899 al 1945*. Torino 1977, S. 109-110.

87 Die Automobilindustrie stellte eine Vielfalt von Produkten her, die von Flugzeugen und Lastautos bis hin zu Maschinengewehren und Granaten reichten. Die Automobilherstellung richtete sich ganz nach militärischen Zwecken: Panzerwagen, Zugwagen für Geschütze, Truppentransporter, Kettenfahrzeuge. Bellucci, A.: 1984, S. 4.

88 Die Exporte der Automobilindustrie nahmen mit Kriegsende rapide ab: die Exportraten von Fiat, das sich bereits als das führende Unternehmen in der Automobilbranche profiliert hatte, sanken von 8.434 Einheiten im Jahr 1917 über 2.938 im Jahr 1918 bis auf 2.547 im Jahr 1919.

rische Zwecke auf Automobile in Friedenszeiten umstellen und dementsprechend für diese auch einen neuen Markt schaffen musste.⁸⁹

Erschwerend wirkte die politisch bewegte Phase zwischen 1919 und 1921, als die Konflikte zwischen Arbeitern und Industriellen sich negativ auf das Produktionsergebnis niederschlugen.

Zur Bewältigung der Folgeerscheinungen der Produktionsumstellung kam Mussolini den Bedürfnissen der Industriellen mit politischen Maßnahmen entgegen, welche die wirtschaftliche Lage Italiens verbesserten und die Produktionssteigerung förderten.⁹⁰ Der Förderung des Privatkapitals kam die vom faschistischen Finanzminister Alberto De Stefani bis 1925 betriebene Wirtschaftspolitik im Zeichen des Liberalismus zugute, die auf eine Steigerung der Produktivkräfte und eine Verringerung der staatlichen Verschuldung abzielte.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verbesserung der internationalen Wirtschaftslage erlebte die italienische Wirtschaft zwischen 1922 und 1927 einen Aufschwung, in dem besonders die während des Krieges stark gewordenen Sektoren der Elektro-, Eisen-, Chemie-, Mechanik- und Automobilindustrie ein erhebliches Wachstum verzeichnen konnten.

Seit ihrer Entstehung war die italienische Automobilindustrie auf die Anfertigung von Luxus- und Sportmodellen spezialisiert und erlangte dadurch ein hohes Ansehen auf internationaler Ebene.⁹¹ Der Abnehmerkreis für die handgefertigten und exklusiven, aber auch sehr teuren Automobile war eine kleine Gruppe von Wohlhabenden, für die das Automobil ein Vergnügen und Statussymbol war.

Bezeichnend für das in den 20er Jahren in Italien herrschende Leitbild des Automobils waren die damaligen Werbeplakate, die das Automobil als Attribut und Garant einer elitären Welt der Privilegien präsentierten. Der den großen Automobilen anhaftende Luxus und das Pompöse, die das dem Exklusivitätsbedürfnis der oberen

89 1919 wurden in Italien 35.000 Automobile hergestellt; in den USA 1.657.662; in Großbritannien 171.607; in Frankreich 98.400; in Deutschland 95.300; in Russland 27.900 und in Belgien 14.700. Bortolotti, Lando und De Luca, Giuseppe: *Fascismo e Autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*, Milano 1994, S. 22.

90 Zu diesen Maßnahmen zählte auch die Abschaffung des von der Regierung unmittelbar nach dem Krieg einberufenen Untersuchungsausschusses zur Kontrolle der Sondergewinne, die die Industrie während der Kriegszeit auf Kosten des Staates erzielt hatte. Die Kommission war zwar nur von kurzer Lebensdauer, aber dennoch sehr wirksam: es wurden in vielen Fällen Maßnahmen v.a. in Form von Geldstrafen oder Auslassungen von Zahlungen gegen Unternehmer getroffen, die ihre Profite mit dem Kriegsgeschäft gemacht hatten. Die Maßnahmen trugen zur Beschleunigung des Abwicklungsprozesses von vielen kleineren Automobilunternehmen und infolgedessen zur Entstehung von Oligopolen bei. Romano, R.: 1984, S. 117.

91 Siehe Bellucci, A.: 1984, S. 40, Artikel und Berichte aus damaligen internationalen Fachzeitschriften über die Begeisterung von Kritikern und Publikum.

Klasse entsprechende Konzept der "Rennreiselimousine" ⁹² verkörperten, wurden durch die als Bildhintergrund ausgewählte Architektur und den dekorativen Kontext zusätzlich verstärkt. Die in dieser Werbung dargestellten Personen waren elegant gekleidete Menschen, denen das Automobil neue Freizeiterlebnisse wie sportliche Aktivitäten und Tourismus ermöglichte, so dass Geschwindigkeit und Mobilität sich als klassenspezifische aristokratische Attribute etablierten. Das mit herrschaftlichem Charakter versehene Automobil, dessen Verwandtschaft mit der Kutsche v.a. durch die Figur des Chauffeurs hervorgehoben wurde, fungierte weiterhin als Symbol einer heilen Welt, einer Art von Olymp, wo es als modernes Vehikel der Götter (mit Motor statt Flügeln!) seine adäquate Platzierung fand. ⁹³

Bezeichnend für die Exklusivität der Käufergruppe und das damit verbundene Leitbild des Automobils als Luxusobjekt ist die 1919 in einer Fachzeitschrift von Fiat veröffentlichte Werbung:

"Die aus Schönheit und Harmonie geschaffene Eleganz ist das Charakteristikum der FIAT-Automobile, die auch dank ihrer mechanischen Vollkommenheit den Vorzug von zwei Kaisern, 8 Königen, 9 Republikpräsidenten, 29 Regierungen, 32 Königlichen Fürsten, 5 Sultanen erhalten und großes Ansehen auf der ganzen Welt gewonnen haben. In den neuesten Modellen von 1919-20 sind die Elemente von Schönheit und Perfektion zum höchsten Ausdruck gebracht worden." ⁹⁴

Die mit technischer Qualität gepaarten Faktoren von Eleganz und Schönheit waren tonangebende Elemente für das ganze Spektrum der italienischen Automobilhersteller, die hauptsächlich aus auf handwerkliche Produktion ausgerichteten Klein- bzw. Familienbetrieben bestanden. ⁹⁵ Anders als die fortschrittliche amerikanische

92 "In diesem Universalfahrzeugkonzept vereinen sich die Eigenschaften guter Beschleunigung, hoher Geschwindigkeit, großer Reichweite mit der Möglichkeit zum Transport von Personen und Gepäck, so wie sie um die Jahrhundertwende technisch gebraucht und kulturell angeeignet wurden." Knie, Andreas: "Die Interpretation des Autos als Rennreiselimousine: Genese, Bedeutungsprägung, Fixierungen und verkehrspolitische Konsequenzen", in: Dienel, H-L. und Trischler, H. (Hg.): *Geschichte und Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt/Main; New York 1997, S. 250.

93 Siehe Berns, Jörg Jochen: *Die Herkunft des Automobils aus Himmeltrionfo und Höllmaschine*. Berlin 1996, S. 8. Berns weist auf die Renaissance hin, als die ersten Versuche zur maschinellen Befriedigung des (Auto)Mobilitätswunsches durch selbstbewegte Fahrzeuge unternommen wurden. Das Automobil als Symbolträger sozialen Prestiges sei nach Berns These auf die polit-theologische Aussage vom *Trionfo*, einem an italienischen Höfen des Quattrocento entstandenen bewegten allegorischen Aufzugs, zurückzuführen. Der *Trionfo* behauptete sich "als Generalform herrscherlichen Kutschierens, als Modus des bewegten Erscheinens herrscherlich-herrischer Macht vor dem Volk. [...] Alle drei Formen (Trionfo, Staatskarosse und Kriegsmaschine) [...] allegorisierten nicht Herrschaft schlechthin, sondern Beweglichkeit als Element von Herrschaftswahrnehmung, Geschwindigkeit als Mittel zur Allgegenwart", ebd.

94 Aus einer Werbung in *Secolo Sportivo* vom April 1919; zit. nach Canestrini, Giovanni.: *Storia illustrata dell'auto italiana*. II. Bd., Milano 1962, S. 3-4, eigene Übersetzung.

95 Zur Erklärung der Einstellung der Automobilfabrikanten in den 20er Jahren lässt sich die Formel übertragen, die Donald Finlay Davis: *Conspicuous Production. Automobiles and Elites in Detroit, 1899-1933*. Philadelphia 1988 für die alte Industrieelite Amerikas nach-

Automobilindustrie, die sich am Gebrauchs- und nicht am Exklusivitätswert des Automobils orientierte, produzierten italienische Hersteller Automobile, die in erster Linie am Leitbild des Luxuswagens orientiert waren. Früher als in Europa wurde das Automobil in den USA zur Alltagsware, die das Privileg des teuren Autos bzw. Chauffeur-Autos als Luxusartikel für elitäre Kreise relativierte, indem das Automobil für jedermann konzipiert wurde. Die in hohen Stückzahlen am Fließband gefertigten Automobile verkörperten ein neues Leitbild: Bei den preisgünstigen Kleinwagen lag die Betonung auf der Anspruchslosigkeit der Pflege und der Handhabung, die den Käufer-Fahrer vom Fachmann Chauffeur-Mechaniker emanzipierte. Wenn auch die ersten Versuche im Sinne einer Standardisierung des Automobils in kleinerem Rahmen unternommen wurden, war die Zeit für die Durchsetzung des Gebrauchswagens in Italien noch nicht reif: es fehlten die Voraussetzungen für die Massenverbreitung des Automobils, vor allem ein ausgebautes Straßennetz und höhere Durchschnittslöhne.

Charakteristisch für die italienische Automobilindustrie der 20er und 30er Jahre war die Beschränktheit des internen Marktes, so dass bis 1925 der Export die wichtigste Einnahmequelle und Absatzmöglichkeit darstellte.⁹⁶

gewiesen hat, die ungeachtet der von Ford eingeleiteten Marktentwicklung weiter Luxuswagen produzierte, weil sie mit dem Automobil als Prestigeobjekt nicht nur am 'demonstrativen Besitz', sondern auch an der 'demonstrativen Produktion' festhielt. Siehe Kühne, T.: 1996, S. 200.

- 96 Bellucci, A.: 1984, Tabellen im Anhang. Die hier vorgestellte Statistik wurde vom Königlichen Automobil Club Italiens herausgegeben. Die Zahlen stammen aus der damaligen offiziellen Quelle Italiens A.N.F.I.A. (Associazione Nazionale Fascista degli Industriali dell'Automobile). Die A.N.F.I.A (Faschistische Nationalvereinigung der Automobilindustriellen), deren Ursprung auf das Jahr 1912 mit der Gründung des Verbandes U.I.F.A. (Unione italiana automobili) zurückzuführen ist, entstand aus dem Zusammenschluss der italienischen Automobilhersteller, die mit der Errichtung ihres Verbandes die Vertretung und Sicherung ihres Kollektivinteresses gegenüber der öffentlichen Verwaltung wahrte. 1927 wandelte sich der U.I.F.A in 'Gruppo Italiano Fabbriche Automobili', in eine Gruppe, die der faschistischen Nationalvereinigung der mechanischen Industrie untergeordnet wurde. 1930 erlaubte das Ministerium der Korporationen die Errichtung der A.N.F.I.A., deren Ziele "die Erforschung der technischen und ökonomischen Probleme der Automobilindustrie und deren Lösung, die Förderung der Produktionssteigerung und deren Verbesserung, die Sicherung des Allgemeininteresses der Nation und deren Produktionstätigkeit" umfassten. Zit. nach Consociazione turistica italiana (Hg.): *L'automobilismo italiano*. Milano 1938, S. 102, eigene Übersetzung.
- Die italienischen Exportdaten kommen im internationalen Vergleich viel mehr zur Geltung: 1928 betrug der amerikanische Exportsatz 14,3% der Gesamtproduktion; in Deutschland 7,7% und in Frankreich 27,4%. Romeo, R.: 1967, S. 143.

Tabelle 1: Exporte der italienischen Automobilindustrie von 1900 bis 1944⁹⁷

Jahr	Total (Pkws+ Lkws)	% auf gesamte Produktion	Jahr*	Total (Pkws+ Lkws)	% auf gesamte Produktion
1900	6	-	1923	12.773	55,97
1901	20	6,67	1924	18.933	50,56
1902	30	8,57	1925	29.061	58,83
1903	52	3,98	1926	34.191	53,59
1904	127	4,12	1927	33.312	61,35
1905	287	-	1928	28.280	49,10
1906	829	-	1929	23.700	43,01
1907	1.283	-	1930	19.185	41,35
1908	1.629	-	1931*	11.940	42,04
1909	2.158	-	1932*	6.446	21,78
1910	2.120	-	1933*	7.070	16,95
1911	2.918	55,27	1934*	9.001	19,83
1912	3.587	53,78	1935*	14.380	28,48
1913	3.233	47,83	1936*	15.000	28,23
1914	4.153	45,09	1937*	25.857	33,27
1915	4.771	30,94	1938*	19.379	27,38
1916	6.468	37,24	1939*	22.715	32,96
1917	8.734	34,55	1940*	14.266	29,31
1918	2.938	13,22	1941	6.504	16,76
1919	2.547	14,23	1942	4.502	14,76
1920	11.320	53,70	1943	1.720	8,14
1921	10.415	68,38	1944	1.247	9,05
1922	11.374	69,40			

*In den Jahren von 1931 bis 1940 sind auch die Exporte in die afrikanischen Kolonien enthalten.

Die Tatsache, dass Italien im Vergleich zu Frankreich, England oder Deutschland einen größeren Prozentsatz seiner Automobilproduktion exportierte, soll nicht den falschen Eindruck erwecken, dass die Produktionsraten der italienischen Automobil-

97 Bellucci, A.: 1984, Tabelle im Anhang.

industrie mit denen der europäischen Nachbarn oder der USA vergleichbar gewesen wären. Auch wenn die Produktionsleistung der italienischen Automobilindustrie seit Anfang des Jahrhunderts eine steigende Tendenz aufwies, war sie im Vergleich mit anderen, 'automobilisierteren' Nationen erheblich niedriger.⁹⁸

5.2 Auf dem Weg zum Gebrauchswagen. Fiat und das amerikanische Modell

Die Entstehung des Gebrauchswagens in Italien ist eng mit der Geschichte des Großunternehmens Fiat verbunden. Die Ausweitung des Motorisierungsprozesses, der sich auch in Europa vollzogen hatte, führte dazu, dass die Herstellung von Automobilen nicht mehr ein abenteuerlicher Akt von bahnbrechenden Unternehmern war. Sie erforderte vielmehr eine komplexe Organisation des Finanz- und Produktionsbereiches, die hohen Kapitaleinsatz und spezialisierte Fachkräfte benötigte. Fiat war das Unternehmen, das diese Voraussetzungen am besten erfüllte und sich in Anlehnung an die amerikanische Tendenz neue Produktionswege erschloss. Als erste Firma in Italien arbeitete sie an einem neuen Konzept des Automobils, dem Gebrauchswagen. Fiat galt als der italienische Pionierbetrieb, der sich im Unterschied zur gesamten, auf Luxus- und Exklusivität fixierten handwerklichen Automobilproduktion auch für die Herstellung von standardisierten Klein-Alltagswagen engagierte.⁹⁹ Fiat war die erste Fabrik Italiens, die schon vor dem Krieg über eine Serienproduktion bzw. moderne Arbeitsmethoden nach amerikanischem Modell verfügte.¹⁰⁰ Giovanni Agnelli, der Firmengründer besuchte 1906 die USA; es war der erste von weiteren Besuchen, die sich ab 1912 intensivierten. Aus der amerikanischen Erfahrung übernahm Agnelli die neue Devise für die zukünftige Entwicklung seines Unternehmens: "Nach Ford handeln."¹⁰¹

Der erste italienische Gebrauchswagen war das Fiat-Modell 509 (990 ccm; 22 PS; 78km/h; 10-11 l/100 km). Mit ihm wurde die Fließbandproduktion in die italienische

98 1924 verkehrten in der Welt 18.241.477 Automobile: In den USA gab es 15.228.658 (ein Auto auf jeden siebten Einwohner), in Deutschland 152.068 (ein Auto auf jeden 407. Einwohner) und in Italien 82.357 (ein Auto auf jeden 455. Einwohner) Canestrini: 2. Bd., 1962, S. 90.

99 Schon 1919 produzierte Fiat das 501-Modell mit dem Anspruch, eine Synthese aus Luxus- und Gebrauchswagen zu schaffen. Der 501, der eine Alternative zum amerikanischen T-Modell Fords darstellen sollte, vereinigte die Charakteristika von Solidität, Sicherheit, Einfachheit und Ökonomie mit dem europäischen Anspruch an Luxus und Eleganz. Es war ein robustes, in Großserie angefertigtes Auto mit einem 1,5 Liter Vierzylindermotor (23 PS) und 70 km/h Höchstgeschwindigkeit, das als Limousine, Kabriolett und ab 1922 auch als Sportversion mit 27 PS Motorleistung zu haben war. Canestrini, G.: 2. Bd., 1962, S. 8.

100 Fiat importierte ab 1912 den Fordismus auf betriebsorganisatorischer Ebene. 1913 begann die mobile Produktion zunächst für Einzelteile. Aus einem Artikel anlässlich des 100. Firmenjubiläums von Fiat. Galli della Loggia, Ernesto: "Fiat e l'Italia diventò americana", in: *Corriere della Sera*, 7.5.1999, S. 33.

101 Castronovo, Valerio: 1977, S. 114.

Autoindustrie eingeführt und er wurde im Mai 1925 im Mailänder Salon des Automobils präsentiert.¹⁰² Der Wagen, der sich durch die Einfachheit der Handhabung und die günstige Verbrauchsökonomie auszeichnete, konnte jedoch aufgrund des hohen Verkaufspreises keine populäre Verbreitung in Italien finden. Die Preise von italienischen Automobilen waren bis 1932, als Fiat den Gebrauchswagen *Balilla* auf den Markt brachte, enorm hoch und lagen über 15.000 Lire.¹⁰³ Der *Balilla*, der sich innerhalb weniger Jahre als der Gebrauchswagen schlechthin etablierte, wurde in zwei Ausführungen gebaut: von 1932 bis 1934 mit einer 3-Gang-Schaltung (20 PS; 80 km/h) zum Preis von 9.900 Lire und von 1934 bis 1937 mit 4-Gang-Schaltung (24 PS; 85 km/h) zum Preis von 15.950. Die Zeitschrift *Tutti in automobile* brachte im Sommer 1929 eine Statistik heraus, die den 'undemokratischen' Charakter der Automobilpreise Italiens im internationalen Vergleich hervorhob: nur das im Jahr 1925 auf den Markt gebrachte Fiat-Auto 509 blieb mit dem Preis von 15.700 Lire für das Basismodell unter der Preisgrenze von 20.000 Lire. Zum hohen Anschaffungspreis kamen die hohen Unterhaltskosten des Autos hinzu. Abgesehen vom teuren Karosserieeinbau (damals wurden nicht alle Fahrzeuge mit komplett eingebauter Karosserie verkauft), musste der Autobesitzer mit einer erdrückenden Kraftfahrzeugsteuer rechnen, die sich nach dem Hubvolumen richtete.

Die Ära des Automobils als handwerkliches Unikatprodukt war zu Ende: Die Orientierung an einem neuen Konzept des Automobils, das sich von der hochqualitativen Handwerksproduktion verabschiedete und sich dem amerikanischen Vorbild der Serienproduktion¹⁰⁴ zunehmend näherte, stellte für die italienischen Automobilproduzenten die adäquate Lösung dar, um die Absatzmöglichkeiten auf dem Binnenmarkt zu verbessern.

5.3 *Protektionismus und Monopolbildung*

Die Hinwendung zum standardisierten Serienwagen, der aufgrund des erschwinglicheren Kaufpreises ein vielfältigeres Spektrum von Interessenten ansprechen konnte, war nicht nur eine logische Überlegung zur Förderung der Massenmotorisierung. Darin lag auch eine notwendige Umstellung zur Bewältigung der Krise, in der

102 Die originelle Lancierung des 509, für den zum ersten Mal aufgrund der einfachen Handhabung auch um die Frau als FahrerIn geworben wurde, zeigte die neue Tendenz, das Automobil dem Volk nahe zu bringen: 50 dieser Wagen fuhren in verschiedenen Karosserieformen und Farben durch Italien und hielten in den wichtigsten Städten an, um die Vorteile und die Charakteristika des neuen Modells vorzuführen. Canestrini, G.: 2. Bd., 1962, S. 114.

103 Die Kostspieligkeit dieser Automobile lässt sich anhand der damaligen Durchschnittslöhne und -gehälter ermesen: Der Preis eines 509 entsprach fünf Jahresgehältern eines Facharbeiters oder zwei Jahresgehältern eines Handwerkers oder einem Jahresgehalt eines kleinen Angestellten. Bellucci, A.: 1984, S. 135. Zu den Preisen der italienischen Automobile in den 20er und 30er Jahren siehe Tabelle im Anhang bei Bellucci.

104 Im Jahr 1928 wurden in den USA 5 Millionen Autos produziert, in Italien dagegen nur 55.000.

sich die italienische Automobilindustrie ab 1928/29 in Folge des neuen protektionistischen wirtschaftspolitischen Kurses Mussolinis befand, der den Export italienischer Produkte enorm erschwerte. Der insbesondere für die Automobilindustrie sehr bedeutsame Export wurde der Stärkung des Binnenmarktes geopfert. Ab 1925 schlug die faschistische Regierung einen neuen Kurs in der Wirtschaftspolitik ein, indem sie eine Reihe von Maßnahmen ergriff, um der wiederholten Abwertung der italienischen Währung entgegenzusteuern.

Die faschistische Wirtschaftspolitik ab 1925¹⁰⁵ spiegelte Mussolinis Willen wider, den nationalen Stolz nicht aus finanzpolitischen Gründen zu gefährden. Die Wiederaufwertung der Lira begünstigte nicht nur die Kredite aus dem Ausland, sondern stabilisierte auch die internationalen Beziehungen des italienischen Finanzsektors, vor allem mit den USA. Zu den negativen Auswirkungen der Deflation gehörte ein Ansteigen der Arbeitslosigkeit auf das Dreifache und eine starke Senkung von Löhnen und Gehältern.¹⁰⁶ Diese neue Orientierung der Politik erschwerte die Exporte der italienischen Automobilindustrie.¹⁰⁷ Der Verlust der externen Märkte bedingte zwangsläufig neue Strategien zur Schaffung eines größeren Marktes im Inland. Eine Aufgabe, die sich aufgrund der nationalen Wirtschaftslage als sehr schwierig erwies.

Die finanzpolitischen Entscheidungen Mussolinis führten die Automobilindustrie Italiens in eine neue Phase ihrer Geschichte und hatten tiefgreifende Auswirkungen auf die Entwicklung des Automobils selbst sowie auf dessen gesellschaftliche Bedeutung. In Folge des Protektionismus verringerte sich die Zahl der Automobilhersteller drastisch.¹⁰⁸ Während die großen Unternehmen die durch den Protektionismus verursachten Schwierigkeiten bewältigen konnten, waren viele kleine Betriebe gezwungen, ihren Betrieb zu schließen.

105 Am 2. Dezember 1927 wurde das sogenannte Quote-90-Dekret erlassen, mit dem der Wechselkurs von einem Pfund für 90 Lire festgeschrieben wurde.

106 Die Kürzung der Gehälter stellt eine Konstante der Wirtschaftspolitik Mussolinis während seiner ganzen Regierungszeit dar. Offiziell wurde die erste Kürzung im Mai 1927 vorgenommen, als die Gehälter der staatlichen Angestellten und die Löhne in der Industrie um 10% reduziert wurden; im Oktober wurden die Gehälter erneut um 10% reduziert. Weitere Kürzungen zwischen 10% und 25% fanden Ende 1930, im Februar 1932 und im Frühling 1934 statt. Caravagno, R.: 1994, 3.Bd., S. 2-15.

107 Die Exportraten erreichten im Jahr 1933 einen Tiefpunkt, als ihr Anteil an der gesamten nationalen Automobilproduktion (7.070 Einheiten) nur 16,9% betrug. Bellucci, A.: 1984, S. 43; die Fiat-Exportzahlen fielen von 34.191 im Jahr 1926 auf 33.212 im Jahr 1927 und auf 28.280 im Jahr 1928. Canestrini, G.: 1962, 2. Bd., S. 178.

108 Im Jahr 1940 waren von den ehemals vielen Automobilwerken (vgl. Fußnote 86) nur noch folgende Hersteller tätig: Fiat (Turin), Lancia (Turin), Alfa Romeo (Mailand), Edoardo Bianchi (Mailand), Isotta Fraschini (Mailand), O. M. (Brescia), Maserati (Bologna), S. P. A. (Turin), Ceva-Ansaldo (Turin).

Einst renommierte Automobilmarken – wie z.B. Itala, Ansaldo, Spa, Ceirano – erlebten im Laufe der 20er Jahre den Anfang ihres Niedergangs.¹⁰⁹ Neben der mächtigen Fiat etablierte sich im Bereich der Luxusautomobile die Marke Isotta Fraschini¹¹⁰ und bei der Renn- und Sportwagenproduktion die Firmen Bianchi, Lancia und Alfa Romeo. Letztere waren jedoch auf die Unterstützung Mussolinis angewiesen, um den Betrieb aufrechterhalten zu können.¹¹¹

Über die Notsituation der italienischen Automobilindustrie um 1928, also ein Jahr vor der Weltwirtschaftskrise, äußerte sich der Geschäftsführer von Isotta Fraschini in einem Interview in der Sportzeitschrift *Gazzetta dello Sport*, in welcher er auf die mit dem Rückstand der Industrialisierung und dem niedrigen Volkseinkommen äußerst ungünstigen Bedingungen für die Automobilisierung hinwies:

“Wir sind zur Zeit immer noch weit entfernt von der Entwicklung des Automobils, wie sie zum Beispiel in Frankreich und in England stattgefunden hat und der Grund dafür ist, dass es in Italien keine Firma gegeben hat, die dem Beispiel von Ford in Amerika und Citroen, Renault und Peugeot in Frankreich, Clyno und Morris in England gefolgt ist. Die für weniger als 12.000 Lire verkauften Wagen dieser Firmen haben das Publikum angesprochen, sie zu kaufen. Freiberufler, Landwirte, Facharbeiter haben diese preisgünstigen Wagen gekauft und sind jetzt zu einer Klientel geworden, die bereit ist, teurere Autos zu kaufen. [...] Als man es in Italien mit der Schaffung eines preisgünstigen Wagens versucht hat, hat man ihn für 16.000 Lire verkaufen wollen, was ein viel zu hoher Preis ist. Es ist klar, dass unter solchen Bedingungen weder die notwendige Entwicklung der Großindustrie noch eine weite Verbreitung des Automobils zu erreichen sind, wie es in Amerika der Fall ist, wo ein Arbeiter 1.800 \$ jährlich verdient und einen Kleinwagen für 300 \$ mit einer Ratenzahlung bis zu drei Jahren (der 18. Teil seines Gehaltes) kaufen kann. Ein italienischer Arbeiter muss hingegen (Tageslohn 35-40 Lire, d.h. 12-15.000 Lire jährlich) für den Kauf unseres [italienischen] preisgünstigsten Kleinwagens 16.000 Lire – innerhalb eines Jahres zu bezahlen – mehr als sein jährliches Gehalt ausgeben. [...] Es ist klar, dass man in Italien keine weite Verbreitung des Automobils erreichen kann bis der allgemeine Lebensstandard verbessert wird. Als sofortiges Mittel gegen unsere Krise sehe ich neben den schon erwähnten, keinen anderen Weg als den der Standardisierung, [...] damit man einen Wagen zu einem wirklich niedrigen Preis bauen kann.

109 Für eine knappe und übersichtliche Beschreibung der Automobilhersteller von den Anfängen bis heute siehe Linz, Harald und Schrader, Halwart: *Die große Automobil-Enzyklopädie*. München/Wien/Zürich 1985, S. 158-170.

110 Isotta Fraschini produzierte die größten und teuersten Automobile Italiens. Zwischen 1923 und 1925 war sie auf dem amerikanischen Markt die Automobilmarke ausländischer Anbieter, die am besten verkauft wurde. Siehe Bellucci, A.: 1984, S. 31.

111 Alfa Romeo wurde 1920 von dem Ingenieur Romeo gegründet. Es handelte sich um eine kleine Fabrik mit ca. 1.000 Angestellten, die jährlich nur einige hundert Fahrzeuge herstellen konnte. Ihre Automobile waren Renn- und Sportwagen, die von Mussolini selbst bewundert und gefahren wurden. Es wird berichtet, dass seit dem 11. September 1926 (an diesem Tag wurde ein Anschlag auf den Duce verübt, als er mit seinem Fiat auf dem Weg zum Palazzo Chigi war) die Alfa Romeos, im Volksmund auch die Autos des Regimes genannt, aufgrund der durch ihre Geschwindigkeit und Leistung gewährleisteten Sicherheit als offizielle Fahrzeuge des Duce verwendet wurden. Bellucci, A.: 1984, S. 14.

[...] Von Seiten der Regierung: Ermäßigung der Verkehrssteuer und des Benzinpreises; und vor allem Verbesserung der Straßen.“¹¹²

Die Verwirklichung der Automobilisierung Italiens war nicht nur ein Anliegen der Industrie, sondern auch des Staates, dessen Aufgabe es sein sollte, neben der Senkung der Verkehrssteuer und des Benzinpreises vor allem auf die Verbesserung der Straßen einzuwirken.

112 Interview mit Herrn Cella aus der *Gazzetta dello Sport* vom 19. Februar 1929, zit. nach Canestrini G.: 2. Bd., 1962, S. 181, eigene Übersetzung.

6 Straßen und Gesetze

6.1 Aufbau der Straßeninfrastruktur durch Privatinitiative

Am 22. Oktober 1927 wurde die ‘Azienda Autonoma Statale della Strada’ (AASS, die heutige ANAS), eine staatliche Einrichtung für die Instandhaltung und Entwicklung des damals aus 207.000 km bestehenden Straßennetzes, ins Leben gerufen. Der Zustand der Straßen war bis zur Gründung dieser staatlichen Initiative katastrophal. Abgesehen von den Kriegsschäden und der wahllosen Entwaldung während der Kriegszeit, die eine tiefgreifende Zerstörung des Bodens und damit des Untergrundes der Straßen und Brücken verursachte, war der schlechte und unzureichende Zustand des italienischen Straßennetzes vor allem auf das bis dahin fehlende Engagement des Staates zurückzuführen. In der Fachzeitschrift *Auto* vom Mai 1920 wurde berichtet: “Sich mit dem Automobil auf den Straßen der Provinz Neapel zu bewegen, bedeutet sicherlich einen Schaden auch für die robustesten aller Automobile.”¹¹³

Ein erster Schritt zur Aufwertung der Straße gegenüber der Eisenbahn wurde von den Faschisten 1923 mit einem Dekret unternommen. Die traditionelle Straßenklassifizierung nach dem Eisenbahnparameter wurde damit aufgehoben und an ihre Stelle trat ein System der Straßendifferenzierung, das ebenso neue Wege der Finanzierung einführte. Das Gesetz führte eine verkehrsgerechte Straßenklassifizierung ein und schrieb die Instandsetzung dem Staat zu. Die Straßenaufwertung kann als Versuch interpretiert werden, die Bedeutung des neu aufkommenden Verkehrs von Motorfahrzeugen zu stärken, und damit die bis dahin geltende Vorherrschaft der Eisenbahn zu relativieren.

Bis 1927 waren es in erster Linie die Privaten, d.h. Industrielle und Verbände, wie z.B. der ‘Touring Club Italia’,¹¹⁴ also alle die auf direkte und indirekte Weise mit der Straßenfrage Verbundenen, die sich für die Verbesserung der Straßen engagierten.

113 Zit. nach Bortolotti, L. und De Luca, G.: 1994, S. 21, eigene Übersetzung. Zu beobachten ist, dass hier das Automobil noch im Maskulinum verwendet wird.

114 Eine wichtige Rolle bei der Modernisierung der Straßen spielte vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die ersten Jahre des faschistischen Regimes der Verein ‘Touring Club Italiano’. Der 1894 von einer Gruppe von Radfahrern gegründete Verein wandelte sich ab 1899 zu einem Club für Autofahrer, der sich für die Verbesserung der Straßen engagierte. Der TCI gab ab 1898 die Zeitschrift *La Strada* (Die Straße) heraus, die den technischen Straßenproblemen gewidmet war. Im Jahr 1918 gründete der TCI das erste ‘Istituto sperimentale stradal’, das von dem TCI-Mitglied Piero Puricelli, Industrieller und Unternehmer im Straßenbau, finanziert wurde. Das in ‘Piero Puricelli Stiftung’ umbenannte Institut wurde später auch vom Ministerium für Öffentliche Arbeiten und der Vereinigung der italienischen Aktiengesellschaften finanziert. Der Name des Mailänder Ingenieurs Piero Puricelli ist eng mit der Geschichte des italienischen Automobilismus verbunden, nicht nur weil er der Gründer des ersten italienischen ‘Istituto sperimentale’ war, sondern vor allem weil ihm die erste Autobahnstrecke Italiens, Milano-Laghi zu verdanken ist. Zur Geschichte des TCI siehe: Touring Club Italia: *Touring Club Italiano. 1894-1954*. Milano 1955.

Der Beitrag der Privaten zum Ausbau der Straßeninfrastruktur am Anfang der 20er Jahren war von großer Bedeutung. Er legte den Grundstein für deren Weiterentwicklung in faschistischer Zeit, die von der Regierung getragen wurde. Eine wichtige Leistung der Privaten war das von Fiat, dem Touring Club Italia und der Reifenfirma Pirelli gegründete Konsortium zur Anbringung von Verkehrsschildern. Es handelte sich dabei in Wirklichkeit um Werbeplakate von Fiat und Pirelli, die auch Verkehrszeichen beinhalteten; zwischen 1921 und 1922 wurden 5.252 dieser Anzeigeschilder angebracht.¹¹⁵

Die Normierung der Verkehrszeichen erfolgte ab 1927 durch die Arbeit der staatlichen Einrichtung AASS, die Anordnungen erließ und anwendete und zuerst nur die Beschilderung, ab 1933 dann auch die Straßenmarkierung regelte.

Die neue Einrichtung wurde mit der Instandsetzung von 137 national bedeutenden Straßen beauftragt, die sogenannten *statali* (staatliche Straßen) mit einer Gesamtstreckenlänge von 20.780 km, die mit Nummern und antiken römischen Bezeichnungen (wie z.B. Agrigentina, Cassia, Aurelia usw.) gekennzeichnet wurden.¹¹⁶ Laut offiziellem Bericht der Internationalen Konferenz der Straßen von 1927 wurden im internationalen Vergleich insbesondere zwei wichtige Aspekte deutlich: zum einen, dass die italienischen Straßen nicht nur von minderer Qualität, sondern auch von geringerem Umfang waren; zum anderen, dass sie, abgesehen von der Instrumentalisierung für propagandistische Zwecke, von Seiten der Regierung kaum gefördert wurden.¹¹⁷ Obwohl die Bedeutung der Straßen in ökonomischer und politischer Hinsicht von Mussolini sehr bald erkannt wurde, kam die staatliche Beteiligung an den Aus- und Aufbauplänen des nationalen Straßennetzes relativ spät. Die faschistische Regierung überließ die Initiative der Straßenverbesserung bis Ende der 20er Jahre zum großen Teil den Privaten. Zu diesem Zeitpunkt hatten die modernsten Staaten Europas die Straßenförderung – nicht wie in Italien nur in der politischen Theorie – schon zur staatlichen Aufgabe gemacht. Die staatliche Förderung der Straßen kam erst zustande, als der Druck der Industriellen sehr stark wurde und vor allem als das nationale und internationale Prestige des 'großen faschistischen Italiens' wegen des Fehlens der Grundvoraussetzungen für die Verbreitung des Automobils ins Schwancken zu geraten drohte.

115 Canestrini, G.: 1962, 2. Bd., S. 46f.

116 Bellucci, A.: 1984, S. 185f. Ab dem 30. Juli 1936 wurde die AASS mit dem Straßenbau in den italienischen Kolonien in Ostafrika (Africa Orientale Italiana) beauftragt. Insgesamt wurden in den ehemaligen Kolonien von Äthiopien, Eritrea, Somalia und Libyen Haupt- und Nebenstraßen in einer Gesamtlänge von 18.794 km gebaut. Bis zum Juni 1937 waren 63.530 italienische Arbeiter im Straßenbau beschäftigt. ANAS: 1987, S. 125-128.

117 1925 wurde in Großbritannien für Straßenbau und -instandsetzung eine 70 mal höhere Summe als in Italien ausgegeben. Bortolotti, L. und De Luca, G.: 1994, S. 24.

6.2 Die Autobahnen als 'großartige italienische Innovation'

Ebenfalls auf Privatinitiative zurückzuführen war die Realisierung der *autostrada*, einer ausschließlich für Automobile konzipierten Straße, deren vielversprechende ökonomische Bedeutung sich das faschistische Regime für Repräsentations- und Propagandazwecke aneignete.

“Die Autobahnen sind eine großartige italienische Innovation und ein sehr konkretes Zeichen unserer Bauleistung, die gegenüber den Kindern des antiken Roms nicht unwürdig ist,”¹¹⁸ so äußerte sich Mussolini bei der Einweihung der Autobahnstrecke Mailand-Laghi (84,6 km), die als die erste ‘Automobilstraße’ der Welt verherrlicht wurde.¹¹⁹

Die Verwirklichung der *autostrada*, die von der faschistischen Propaganda als Erfindung des italienischen Genius mythologisiert wurde, war vornehmlich dem Engagement und der Finanzierung von Privatgesellschaften, den sogenannten *società anonime*, zu verdanken.

Im Juni 1925 wurde bei der ‘IV. Nationalen Konferenz der Straße’ die Frage der Autobahnfinanzierung behandelt. Dabei sah die allgemein verwendete Finanzierungsformel für den Bau der *autostrade* die Beteiligung sowohl von Privaten als auch des Staates sowie von Gemeinden vor, die je ein Drittel der Kosten übernehmen sollten.¹²⁰

118 Mussolini, B. in der Einweihungsrede für die Autobahnstrecke Mailand-Laghi im September 1925, zit. nach Bellucci, A.: 1984, S. 186, eigene Übersetzung.

119 Auch wenn die Faschisten die Autobahn als italienische Erfindung propagierten, waren es die modernisierten Länder wie die USA, England, Deutschland und Frankreich, die in den 20er Jahren die Avantgarde im Straßenbauwesen, sowie in der Straßenpolitik darstellten. Die Behauptung des Planungsingenieurs Piero Puricelli, der sich 1930 in einem Artikel in der *Enciclopedia Italiana* zum Vater der *autostrada* ernannte (“Die Autostrada ist eine absolut italienische Erfindung, die dank der Initiative des Ingenieurs Piero Puricelli gemacht wurde.” Eigene Übersetzung) ist nur teilweise korrekt, weil die Idee einer Straße ausschließlich für Automobile schon längst bestand. Puricellis Verdienst war es, der erste gewesen zu sein, der die Idee einer extraurbanen gebührenpflichtigen Automobilstraße realisiert hat. Es existierten allerdings bereits in vormoderner Zeit Vorläufer der gebührenpflichtigen Straßen: die sogenannten *turnpikes*, die es zwischen 1663 und 1834 in England gab. Bortolotti, L. und De Luca, G.: 1994, S. 15-19.

120 Bellotti, L. und De Luca, G.: 1994, S. 54.

Der Bau der *autostrada* war eine Initiative von Privaten (mit Ausnahme der Strecken Genova-Serravalle und Roma-Ostia), denen der Staat die Erlaubnis zum Bau sowie zur Verwaltung mit Gebühreneinnahmen für einen begrenzten Zeitraum von 30 bis 50 Jahren gewährte. Das Verhältnis zwischen Staat und Kommissionsfirma, das nach dem alten Schema der Eisenbahn-Genehmigung konzipiert war, wurde nach folgenden Kriterien geregelt: die Kommissionsfirma verpflichtete sich, die Autobahn zu bauen, zu verwalten und instand zu halten. Die Kosten sollten mit der Einnahme der *autostrada*-Gebühren gedeckt werden. Der Staat seinerseits war für die Bauaufsicht sowie für die Festlegung der Gebührentarife zuständig und war am Gewinn des Unternehmens beteiligt. Die juristische Frage, d.h. die rechtliche Definition und Zweckbestimmung dieser Straßenkategorie, fiel ebenso der Kompetenz des Staates zu, der mit dem Dekret

Insgesamt wurden in der faschistischen Zeit sieben Autobahnen und zwei autobahn-ähnliche Schnellstraßen gebaut, die in raschem Tempo ab 1923 auf eine Gesamtlänge von ca. 500 km ausgebaut wurden und deren Einweihung zumeist am 28. Oktober, dem Jahrestag des Marschs auf Rom stattfand. 1927 wurde die Autobahn Milano-Bergamo (48,8 km) eröffnet; 1928 die 20 km lange *quasi autostrada* Roma-Ostia und die Autobahn Napoli-Pompeii (20,9 km); 1931 die Autobahnstrecke Bergamo-Brescia (45 km) und im Jahr 1932, dem zehnten Jahr seit der Gründung des Regimes, die Autobahnstrecken Torino-Milano (125,8 km), Padova-Mestre (24,6 km), Firenze-Mare (81 km) und 1935 die *quasi autostrada* Genova-Serravalle (50 km).¹²¹ Die *autostrade* waren – damals wie heute – gebührenpflichtig.¹²²

Das *autostrada*-Unternehmen erwies sich als Fehlinvestition: Die als 'großartige italienische Innovation' propagierte Autobahn, die über einen längeren, aber voraussehbaren Zeitraum einen sehr positiven Einfluss auf die nationale Industrialisierung und die regionale Entwicklung bzw. auf die Arbeitsbeschaffung,¹²³ auf den technischen Fortschritt sowie auf die Stärkung des Tourismus hätte haben sollen, stellte sich Anfang der 30er Jahre als finanzielles Desaster heraus. In der Tat hatten bei der Frage der Autobahnrealisierung die außerökonomischen Argumente des nationalen Prestiges und der Verteidigung ein erhebliches Gewicht. Eine realistische Analyse des Motorisierungsgrades in Italien in den 20er und 30er Jahren hätte vor der finanziellen Herausforderung der teuren Automobilstraßen warnen können.

Nr. 1740 vom 8. Dezember 1933 die *autostrada* als "ausschließlich für den Verkehr von Kraftfahrzeugen reservierte Straßen" festschrieb; Fußgängern, Tieren und Fahrzeugen ohne Motorantrieb war der Autobahnzugang verboten. ANAS: 1987, S. 135.

Da aber die Einnahmen aus den Autobahngebühren aufgrund des fehlenden Motorisierungszuwachses geringer als prognostiziert waren, musste der Staat die Autobahnkommission auflösen und die *autostrada*-Strecken übernehmen.

- 121 Die faschistischen *autostrade*, auch 'autostrade der ersten Generation' genannt, waren mit 20 cm hohen und 10 m breiten Betonplatten gepflastert und unterschieden sich von den *autostrade* der Nachkriegszeit in ihrer Struktur. Sie bestanden aus einer einzigen Fahrbahn mit zwei Spuren in jeweils einer Fahrrichtung.

1934 wurde ein Projekt zum Ausbau des Autobahnstraßennetzes gebilligt, das *autostrade* aus doppelten Fahrbahnen für eine Gesamtlänge von 6.500 km vorsah. Der Ausbauplan wurde erst in der Nachkriegszeit nach einem Gesetz vom Jahr 1955 in die Tat umgesetzt. ANAS: 1987, S. 137.

- 122 Die Gebühren waren sehr hoch und wurden nach Hubvolumen bestimmt; sie betrugen zwischen 15 und 25 Lire pro Kilometer. Der Nachttarif war noch teurer. Die Gebühren wurden um 30% niedriger, als ab 1933 vier der Autobahnen (Milano-Laghi; Milano-Bergamo; Bergamo-Brescia; Firenze-Mare) an den Staat übergingen. Für Gebührentabellen der jeweiligen *autostrade* siehe Consociazione Turistica Italiana: *L'automobilismo in Italia*. Milano 1938, S. 197-224.

- 123 Der Autobahnbau trug nur in sehr geringem Maß zum Abbau der Arbeitslosigkeit bei. Jährlich waren ca. 5.000 Personen/Einheiten beim *autostrada*-Projekt beschäftigt (eine Höchstzahl der Beschäftigten wurde mit 25.000 für die Strecke Genova-Valle del Po erreicht). Die Anzahl der Arbeiter, die in der Ausführung von öffentlichen Werken beschäftigt waren, stieg von 114.000 im Jahr 1925 auf 351.000 im Jahr 1933 an. 1935 sank sie auf 262.000. Insgesamt wurde die Arbeitslosigkeit durch die öffentlichen Arbeiten um 110.000 Einheiten, d.h. 17% reduziert.

Tabelle 2: Kraftfahrzeugverkehr in Italien¹²⁴

Jahr	Pkw	Lkw	Busse	Total	Unterschied zum vorherigen Jahr in %	Verkehrsdichte Einwohnerzahl je Kraftfahrzeug
1899	-	-	-	111	-	-
1900	-	-	-	326	+193,69	-
1901	-	-	-	917	+181,29	-
1902	-	-	-	1.148	+25,19	-
1903	-	-	-	1.870	+62,89	-
1904	-	-	-	2.072	+10,80	-
1905	2.119	10	45	2.174	+4,92	-
1906	3.244	25	97	3.366	+54,83	-
1907	5.881	74	223	6.178	+83,54	-
1908	4.790	82	207	5.079	-17,79	-
1909	5.862	137	354	6.353	+25,08	-
1910	7.061	216	485	7.762	+22,18	-
1911	10.003	392	724	11.119	+43,25	-
1912	14.962	514	588	16.064	+44,47	-
1913	18.510	684	572	19.766	+23,05	-
1914	21.984	1.380	560	23.924	+21,04	-
1915	22.710	1.540	630	24.880	+4,00	-
1916	21.083	2.110	485	23.678	-4,83	-
1917	17.104	3.384	645	21.133	-10,75	-
1918	6.817	5.547	298	12.662	-40,08	-
1919	23.883	10.613	337	34.833	+175,10	-
1920	31.466	17.410	557	49.433	+41,91	-
1921	34.138	22.422	1.026	57.586	+16,49	-
1922	41.035	23.269	1.180	65.484	+13,72	-
1923	53.775	21.785	2.702	78.262	+19,51	-
1924	57.012	24.899	2.776	84.687	+8,21	-
1925	84.826	29.851	2.878	117.555	+38,81	-
1926	104.882	33.213	3.295	141.390	+20,28	-
1927	119.216	34.105	-	-	-	-
1928	144.174	40.067	-	-	-	6.653
1929	169.711	50.119	2.564	222.394	-	8.728
1930	183.292	59.339	2.846	245.477	+10,38	10.030
1931	186.131	62.610	2.699	251.440	+2,43	10.245

124 Bellucci, A.: 1984, Tabelle im Anhang.

1932	188.331	65.813	2.507	256.651	+2,07	11.7743
1933	218.936	71.992	2.668	293.596	+14,40	12.616
1934	236.158	77.671	2.955	316.784	+7,90	13.044
1935	243.774	79.338	3.029	326.141	+2,95	12.667
1936	222.378	69.224	2.843	294.445	-9,72	6.914
1937	271.190	79.368	2.919	353.476	+20,05	7.456
1938	289.174	80.820	3.004	372.998	+5,52	8.389
1939	290.225	96.573	4.665	391.463	+4,95	7.418
1940	270.356	83.339	4.513	358.208	-8,50	6.518
1941	97.616	83.785	3.130	184.531	-48,48	5.220
1942	73.790	82.671	2.883	149.344	-19,07	5.294

Die Autobahnverwaltung, die eigentlich erst nach 50 Jahren aus privater an staatliche Hand übergehen sollte, wurde aufgrund des ökonomischen Misserfolges unausweichlich und bereits in den 30er Jahren für fast alle Autobahnstrecken umgesetzt.

6.3 Normierung und Disziplinierung des Fahrverhaltens

Der Prozess der Regelung des Straßenbaus lief parallel zum Prozess der Verhaltensregelung des Automobilfahrers. Im Jahr 1923 wurde ein Dekret verabschiedet, das alle bis dahin erlassenen Anordnungen zur Verkehrsregelung koordinierte und sie an den europäischen Standard – außer England und Österreich – anglich. Die hierbei eingeführten Neuerungen betrafen die Festlegung des Rechtsverkehrs und die Abschaffung des Geschwindigkeitslimits.¹²⁵ Der Minister für Öffentliche Arbeiten kommentierte die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung mit der Aussage, dass die Wichtigkeit der Verkehrsregelung nicht in der Kontrolle der Geschwindigkeit, sondern in der Kontrolle des Verhaltens des Automobilfahrers liege. Die Kontrollausübung sollte "nicht durch Festlegung von in Zahlen ausgedrückter Geschwindig-

125 Das königliche Dekret Nr. 3043 vom 13. Dezember 1923 galt als Vorbereitungsstufe des eigentlichen im Jahr 1933 verabschiedeten Straßenkodex der Verkehrsregelung (R. D. 8-12-1933-XII, Nr. 1740). Hier ist unter dem Stichwort 'velocità' (Geschwindigkeit) folgendes zu lesen: "Es gibt keine festgelegte Höchstgeschwindigkeitsgrenze; man muss aber den Fahrzeugtypus, die Bremsen, den Straßenzustand beachten, damit jegliche Gefahr für die Sicherheit der Personen und der Güter und jegliche Verkehrsbehinderung vermieden wird." Zit. nach Reale Automobil Club Italia (Hg.): *L'automobilista senza meccanico*. Milano 1936, S. 173. Das als Einführung in die Automobiltechnik konzipierte Fachhandbuch diente dazu, den Automobilfahrer beim Benutzen des Automobils und bei der Lösung von technischen Problemen im Umgang mit dem Fahrzeug zu unterstützen. Durch die Vermittlung der Fachgrundkenntnisse beabsichtigte man die Emanzipation des Autobenutzers vom Mechaniker, was in ökonomischer Hinsicht eine weitere Reduzierung der Unterhaltskosten bedeutete. Die Regelmäßigkeit der Pflege, die einen bewussten Umgang mit dem Automobil voraussetzte, sollte seine Zuverlässigkeit erhöhen und damit die Gesamtausgaben für die Fahrzeuginstandhaltung senken.

keitsbegrenzung, sondern durch Fixierung von festgelegten Normen die Pflichten des Automobilfahrers betreffend“ erfolgen.¹²⁶

Das Gesetz von 1924 förderte mit seinen Schwerpunkten zwei unterschiedliche Momente zum Thema Automobil: Während die Idee von der Kontrolle des Verkehrs durch die Verhaltensregelung der Autofahrer von einer Massenverbreitung des Automobils ausging, wurde mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung die Vorherrschaft der Geschwindigkeit und der Motorleistung, also des Sport- und Rennwagens, deklariert.

In der Tat entsprachen die technisch-strukturellen Besonderheiten der *autostrada* den Anforderungen des schnellen Automobilverkehrs: die Ausschließung von bestimmten Fahrzeugtypen, die Trennung von den üblichen Verkehrsstraßen, die totale Abschaffung von Kreuzungen und vor allem die Realisierung einer durch die gerade Linie bestimmten Straße waren Elemente, welche die Voraussetzungen der potenten Automobilmotoren zum schnellen Fahren angemessen unterstützten. Die *autostrade* der 20er und 30er Jahre ordneten sich nämlich nach dem bautechnischen bzw. ästhetischen Prinzip der Geradlinigkeit, das ungeachtet der spezifischen Besonderheiten des Territoriums mit unbeugsamer Genauigkeit zur Geschwindigkeitsförderung angewendet wurde.

Durch ihre ‘Philosophie’ “zwei Punkte mit der geradesten Linie zu verbinden”,¹²⁷ unterschieden sich die faschistischen *autostrade* von den zeitgenössischen Autobahnen Deutschlands, die sich als “Ausdruck der Landschaft und des deutschen Wesens” “harmonisch” oder in “kühnen Kurven” in das Territorium mit Beachtung von Landschaftsschutzmaßnahmen einpassten.¹²⁸

Die zwei gegensätzlichen Momente des ‘gebremsten’ und ‘kontrollierten’ Fahrkodex und der freien erlebnisreichen Geschwindigkeitsentfaltung entsprachen nicht nur zwei unterschiedlichen Leitbildern des Automobils, sondern auch anderen politischen Strategien Mussolinis hinsichtlich der Motorisierung, deren Förderung widersprüchlicherweise von bremsenden politischen Maßnahmen begleitet war.

7 Die Faschisierung des Automobils

7.1 Autarkie und Imperialismus

126 Gabriello Carnazza, Minister für Öffentliche Arbeiten, 1924; zit. nach Canestrini, G.: 2. Bd., 1962, S. 90, eigene Übersetzung.

127 Polese, A.: *Criteri costruttivi delle autostrade*, Napoli 1938, zit. nach Bertolotti, L. und De Luca, G.: 1994, S. 11. Zur Bedeutung der geraden Linie bei den Futuristen siehe das im Jahr 1916 veröffentlichte Manifest *La nuova religione. Morale della velocità* (Die neue Religion. Moral der Geschwindigkeit): “Die Geschwindigkeit verleiht dem menschlichen Leben endlich einen der Charakterzüge, die der Gottheit gehören: die gerade Linie.” Marinetti, F. T. zit. nach Caruso, L.: 1980, Nr. 16, eigene Übersetzung.

128 Fritz Todt, 1934; zit. nach Zentner, Christian und Bedürftig, Friedemann (Hg.): *Das große Lexikon des dritten Reiches*. München 1985, S. 55.

1929 wurde Italien infolge der im Oktober des gleichen Jahres in Amerika ausgebrochenen Finanzkrise in den Wirbel der ökonomischen Depression hineingezogen. Die akuten Schwierigkeiten ließen sich aufgrund der internationalen Dimension der alle westliche Länder betreffenden Wirtschaftskrise kaum durch Kooperationen mit anderen Nationen bewältigen, da jedes Land sich mittels Zollerhebungen und Importverboten um den Schutz des jeweiligen Binnenmarktes bemühte.¹²⁹

Die protektionistischen Maßnahmen zur Stärkung der italienischen Wirtschaft, deren Anfänge in Mussolinis Wirtschaftspolitik ab 1927 zu beobachten waren, gipfelten 1935 in dem ökonomischen Programm der Autarkie. Mit dieser Strategie reagierte Italien auf die 'ungerechten Sanktionen', die der Völkerbund in Genf aufgrund der italienischen Invasion in Äthiopien verabschiedet hatte.¹³⁰

In der Logik des immer mehr auf Kriegsbereitschaft eingestellten faschistischen Regimes war dieser Eroberungskrieg zur Notwendigkeit geworden, um der öffentlichen Meinung und der Wirtschaft neue Impulse zu geben. Mussolinis 'Konsensfabrik'¹³¹ war zur unablässigen Produktion von rhetorischen Kunststücken verpflichtet, die eine suggestive Wirkung auf die Nation ausüben sollten. Unter dem zusätzlichen Druck der Wirtschaftskrise und den daraus resultierenden Lohnkürzungen musste das Regime ein neues Wunder geschehen lassen, um der Unzufriedenheit des Volkes etwas entgegenzusetzen und den Mythos der Unfehlbarkeit Mussolinis zu stärken. Die Versprechungen, die Mussolini mit der militärischen Offensive in Äthiopien verband, ließen das italienische Volk von Wohlstand und nationaler Größe träumen und offenbarten den Krieg als zukünftiges Mittel, mit dem der Faschismus die territoriale und politische Erweiterung seiner Einflussosphäre erreichen wollte.

Der Äthiopien-Krieg (3. Oktober 1935 - 5. Mai 1936), an den sich am 9. Mai 1936 die Proklamation des Imperiums anschloss, brachte eine Phase von tiefgreifenden Veränderungen sowohl in der Wirtschafts- als auch in der Außenpolitik mit sich. Die betont nationalistische Politik der Autarkie hatte zum Ziel, die Unabhängigkeit von jeglichem Import aus dem Ausland zu erreichen.

129 Fiat wurde zwischen 1929 und 1930 von staatlichen Maßnahmen begünstigt, die in der Erhöhung der Steuern auf importierte Automobile und der zunehmenden Beschränkung von Ford-Niederlassungen bestanden und die schließlich in der Ausweisung der amerikanischen Automobilfirma aus Italien gipfelten. Ferrari, Mario Enrico (Hg.): *Storia sociale e culturale d'Italia*. Busto Arsizio 1988, S. 411.

130 Die Sanktionen wurden am 18. Oktober 1935 verabschiedet. Insgesamt stimmten 52 Nationen der Resolution zu. Ungarn, Österreich, Japan und Deutschland beteiligten sich nicht daran. Japan und Deutschland, die Verbündeten Italiens im 2. Weltkrieg, traten 1933 aus dem Völkerbund aus. Die an den Sanktionen beteiligten Nationen beschlossen ein totales Embargo für Waffen und Munition und auch für Rohstoffe, wobei der Handel mit Erdöl weiterhin zugelassen wurde.

131 Zum Thema der Konsensfabrik im Sinne von unaufhörlicher Herstellung von Propaganda-Mythen zur Verschönerung des Italien-Bildes siehe Biondi, Dino: *La fabbrica del Duce*. Firenze 1967 und Caserani, Gian Paolo: *Vetrina del Ventennio 1923-1943*. Bari 1981.

Jedoch konnte das Autarkie-Programm angesichts der Rohstoffarmut Italiens nicht vollständig umgesetzt werden. Trotz der Sperre erhielt Italien weiterhin Lieferungen von Rohstoffen und Konsumgütern, die durch die Vermittlung von den am Beschluss des Völkerbundes nicht beteiligten Ländern (v. a. durch Nazi-Deutschland) zustande kamen. Diese Kooperation, die zuerst eine Stabilisierung der ökonomischen Beziehungen betraf, stellte die Vorbereitungsphase der im Jahr 1936 beschlossenen politischen Koalition zwischen Italien und Deutschland dar, der sogenannten Achse Berlin-Rom, die das militärisch-imperialistische Streben der zwei Diktaturen als vereintes Schicksal besiegelte.

Die Bedeutung des Autarkie-Programms lag mehr in seiner Instrumentalisierung durch die nationalistische Propaganda als in den ökonomischen Maßnahmen und den damit tatsächlich erzielten Ergebnissen. Die Sanktionen erwiesen sich als sehr vorteilhaft für das faschistische Regime und dessen innere Konsolidierung: sie veranlassten eine innere Kohäsion um die Hauptfigur Mussolinis gegen die 'Ungerechtigkeit' der ausländischen Feinde. Die Antriebsfeder der Autarkie lag im Nationalismus, der als Leitmotiv nicht nur die Wirtschaft, sondern auch den Sport¹³² und Kulturbereich prägte. Unter dem Zeichen der 'Italianisierung' wurden Kulturkampagnen ins Leben gerufen, mit deren Hilfe jede Art von ausländischen Einflüssen beseitigt werden sollte und die italienische Gesellschaft in zunehmendem Grad auf faschistische Unterweisung und Bereitschaft zur Militarisierung vorbereitet wurde.

An die Autarkie-Kampagnen, die im Streben nach Selbstständigkeit alle Arten von Waren und Produkten in diesen nationalistisch-ökonomischen Impetus mit einbezogen, schlossen sich zwei stark ideologische Grundthemen an. Zum einen war es das 'Italienertum', das die Notwendigkeit der Unabhängigkeit mit dem Streben nach dem Erreichen eines prätendierten vergangenen Idealzustandes der Produktionsautonomie verband. Zum anderen verbreitete man die Idee vom Imperium, das die Idee einer unausweichlichen männlichen Expansion verkörperte und mit der Interpretation der Sanktionen als Ausdruck machtlosen Neides verbunden war. Unter dem psychologischen Druck dieser Argumente wurde den nationalen Waren eine rassische und anthropomorphe Charakterisierung, eine inhaltliche und körperliche Reinheit und Überlegenheit gegenüber der ausländischen Konkurrenz zugesprochen.

7.2 *Nieder mit dem Luxus! Faschistische Kritik am bürgerlichen Geist*

132 Der Sport entwickelte sich erst mit dem Faschismus zum Massenphänomen, indem das Regime in den antagonistischen Erfolgen im Sportbereich ein exzellentes Instrument der Propaganda erkannte. Die italienischen Sportler und ihre Erfolge auf internationaler Ebene wurden von der Propaganda zu lebenden Legenden gemacht, wie zum Beispiel die Autorennfahrer Tazio Nuvolari und Antonio Ascari, die zu ikonographischen Symbolen der Kraft des Regimes erhoben wurden. Sport und körperliche Aktivität erhielten einen hohen Stellenwert in der faschistischen Pädagogik und lieferten das vorbildliche Modell zur gesunden Lebenseinstellung. Mussolini selbst bemühte sich, ein Bild von einem aktiv-dynamischen Mann zu vermitteln, der Sport aus Leidenschaft betrieb.

Mit der zunehmenden Faschisierung bzw. Militarisierung der Gesellschaft in der Autarkiezeit akzentuierte sich auch in zunehmendem Maße die Kritik am Bürgertum und an dessen ethischen und politischen Idealen.

Die aus Bürger-Soldaten und nicht mehr aus Privatpersonen bestehende ideale faschistische Gesellschaft sollte – zumindest in der Theorie – nicht mehr nach dem individuellen, materialistisch-hedonistischen Lebensideal des Bürgertums streben, sondern nach der spirituellen, aufopferungsbereiten und gemeinschaftsstärkenden Lebenshaltung, die durch die faschistische Doktrin bestimmt und gelehrt wurde.

Die anti-bürgerliche Rhetorik, die mehr denn je in den 30er Jahren dominierte, hatte der Faschismus mit dem Futurismus und mit anderen modernistischen und Avantgarde-Bewegungen gemeinsam. Während aber der Futurismus den Pragmatismus und die biedere Mentalität des Bürgertums bekämpfte, sich für die Emanzipation des Einzelnen vom homogenisierten Alltag einsetzte und eine äußerst individualisierte Gesellschaft anstrebte, fokussierte der Faschismus seine Attacke auf den Wert der Individualität als politischen Ansatz eines demokratischen Pluralismus.

Der Faschismus lehnte das Bürgertum in spiritueller und politischer Hinsicht ab. Zum einen, weil der bürgerliche Konservatismus dem Aktions-Mythos des Faschismus und dessen kriegerisch-dynamischer Lebensauffassung fremd war. Zum anderen, weil das Bürgertum mit seinem individuellen, komfortorientierten Lebensstil nicht mit der vom faschistischen Regime propagierten rigorosen, luxusablehnenden Lebenshaltung kompatibel sein konnte:

„Eine Gefahr kann dem Regime drohen: diese Gefahr wird durch den allgemein bekannten ‘bürgerlichen Geist’ dargestellt; es handelt sich um einen befriedigungs- und anpassungsfähigen Geist, um einen Hang zur Skepsis, zum Kompromiss und zum bequemen Leben.“¹³³

Sparsamkeit und Luxusverzicht, Disziplin und Aufopferung für das Allgemeinwohl der Nation auf ideologischer Ebene standen aber in Widerspruch zu Struktur und Erfordernissen der faschistischen Wirtschaft. Während im sozialen und politischen Bereich das Regime eine eindimensionale faschistisch geprägte Gesellschaft zum Ziel hatte, adaptierte es im ökonomischen Bereich eine konsumfreundliche Politik. Einerseits strebte der Faschismus ein totalitäres Regime an, das den Pluralismus in politischer und ideologischer Hinsicht negierte, andererseits bewahrte und förderte der Faschismus die individuelle Initiative in Handel und Industrie, um die Stärke der Wirtschaft auch im internationalen Vergleich durch steigende Produktion aufrecht erhalten zu können.

Ziel des Regimes war es nämlich nicht, das Konsumverhalten der Italiener an die vorhandenen Landesressourcen anzupassen, sondern Originalprodukte einfach durch Nachahmungen zu ersetzen.¹³⁴

133 Mussolini, B., 18. März 1934; zit. nach Bancini, B.: 1940, S. 22, eigene Übersetzung.

134 Unter den autarkischen Maßnahmen ist neben der staatlichen Vorratshaltung für viele Produkte (z.B. Wolle, Weizen usw.) die Verpflichtung bestimmter Industriesektoren zur

Die für eine Konsumgesellschaft typische Produktvielfalt wurde auch in der Zeit der Autarkie aufrechterhalten. Die Umstellung der ökonomischen Strategie betraf keineswegs das Produktionssystem mit seiner kapitalistischen Struktur, sondern die symbolische Bedeutung der Produkte, wobei die Werte von 'Prestige' und 'Status' mit dem Ideal des Nationalismus ergänzt und sogar teilweise ersetzt wurden. Die Produkte wurden genau wie die Bürger faschistisiert.

Die der kapitalistischen Klassengesellschaft und dem bürgerlichen Lebensstil inwohnende Luxusökonomie, die mit dem faschistischen Streben der Entindividualisierung der italienischen Gesellschaft eigentlich unvereinbar war, erfuhr eine politische Prägung, welche die 'klassenspaltende' Logik des Konsumismus scheinbar aufhob. Im faschistischen Gebrauch wurde mit dem Begriff 'bürgerlich' vor allem die antipatriotische Tendenz zur Realisierung der eigenen Interessen assoziiert und abgewertet: "Die oberen Klassen sind schrecklich egoistisch und wenn sie anstatt drei, nur zwei Automobile besitzen, schreien sie, als ob es einen Weltuntergang gäbe."¹³⁵

Die mit der Idee vom individuellen Glück verhafteten Luxuswaren sollten von jeglicher bürgerlichen Prägung befreit werden und mit politischer Bedeutung bzw. Symbolik aufgeladen werden.

7.3 *Automobile für das Volk. Die Geschichte vom 'deklassierten' Wagen*

Das in den 30er Jahren das ganze Spektrum der Konsumwaren prägende politische Element des Nationalen charakterisierte auch die Ästhetik des Automobils. Die Autarkie und die damit verbundenen protektionistischen Maßnahmen zum Schutz und zur Stärkung der nationalen Wirtschaft begünstigten die Entstehung von ökonomischen Gebrauchswagen, die durch die Propagierung eines preisgünstigen, volknahen Transportmittels zum politischen Moment wurde.

Im Jahr 1932 wurde der Fiat 508, der sogenannte *Balilla*¹³⁶, als erster echter italienischer Gebrauchswagen der Öffentlichkeit präsentiert: "Endlich das Automobil für das

Produktion von Ersatzprodukten hervorzuheben (ein Teil der Weinproduktion musste z.B. für die Alkoholproduktion verwendet werden, die für die Herstellung von Treibstoff benötigt wurde). Mit dem Dekret Nr. 1880 vom 24. Oktober 1935 wurde das Sonderbüro für flüssige Brennstoffe (Ufficio speciale dei combustibili liquidi) gegründet, das u.a. mit der Organisation und Verteilung von Treibstoffen nach festgelegten Prioritäten auf nationaler Ebene beauftragt wurde. In autarkischer Zeit wurden mehrere Arten von Treibstoffersatz erzeugt, die einen Mindestalkoholanteil von 20% haben mussten. Der bekannteste darunter war das ROBUR, das aus einer Mischung aus Benzin und Methyl- und Ethylalkohol bestand. Siehe auch Bellucci, A.: 1984, S. 197-208.

135 Mussolini, B., 18. Dezember 1930; zit. nach Bancini, B.: 1940, S. 22, eigene Übersetzung.

136 Der zweitürige, mit drei Gängen ausgestattete *Balilla* (20 PS; Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) verfügte über vier Sitzplätze; er war 3,14 m lang, 1,40 m breit und nur 685 kg schwer. Der *Balilla*, dessen Karosserie im Unterschied zu den der meisten anderen Wagen nicht aus Holz und Stoff, sondern ganz aus Stahl war, war der erste europäische Wagen, der über hydraulischen Bremsen verfügte. Er wurde im Frühling 1932 auf dem

Volk. Das Geschenk von Fiat für die Italiener, der neue *Balilla*.“¹³⁷ Das von Fiat geschaffene Automobil für das Volk verkündete die programmatische Faschisierung des Fahrzeuges und seiner Hersteller, denen es gelang, den Erfordernissen des damaligen politischen Klimas entsprechend, dem Gebrauchswagen eine regimetreue Konnotation zu verleihen. Politisch war nicht nur der Name, der für die Bezeichnung der Abteilung der 8 bis 11-jährigen Jungen in der paramilitärischen Jugendorganisation des Regimes verwendet wurde und somit einen direkten Bezug zur politischen Struktur des faschistischen Apparats herstellte. Ebenso politisch war die umfassende symbolische Bedeutung, welche die Werbung für das Automobil konstruierte und mit der sie den Gebrauchswagen als ehrenvolles Kind des Regimes propagierte. Politisch musste auch der Preis sein: Das preisgünstige Auto diente als exzellentes Mittel der Propaganda, um die versprochenen Preissenkungen für Industrieprodukte zu belegen und die zunehmenden Gehaltskürzungen der Arbeiter mit zu kaschieren.¹³⁸

Im Frühling 1936 wurde auf Anforderung des Duce von Fiat das neue Modell eines Gebrauchswagens, der 500, auf den Markt gebracht, der mit seinen reduzierten Dimensionen (Länge: 3,21 m; Breite: 1,28 m; Gewicht: 535 kg) als der kleinste bis dahin hergestellte Wagen in die Geschichte des Automobils einging.¹³⁹

Internationalen Automobilsalon in Mailand vorgestellt. *Balilla* war die Bezeichnung für die jungen Faschisten in Erinnerung an einen jungen Helden aus Genua, der gegen die Österreicher gekämpft hatte. Die Faschisierung des Automobils fand ebenfalls Niederschlag in einem anderen Fiat-Modell, dem 1933 auf den Markt gebrachten *Ardita* (die Mutige), der mit dem aggressiven Werbeslogan: “*Esce e conquista*“ (Sie fährt aus und erobert) lanciert wurde.

137 Zit. nach Canestrini, G.: 1962, 2. Bd., S. 251, eigene Übersetzung. Es handelt sich um einen Werbeslogan von Fiat, der am Eingang der Mailänder Automobilausstellung zum Empfang der Besucher angebracht wurde.

Die erste Mailänder Internationale Automobilausstellung fand im Jahr 1906 statt. Von 1908 bis zum Ersten Weltkrieg fand die Ausstellung in Turin statt, bis 1920 die Mailänder Messe ‘Fiera Campionaria’ eingerichtet wurde und der Automobil-Salon bis 1937 dort seinen Sitz fand. Zur Geschichte der Mailänder Automobilausstellung und der Mailänder Automobilhersteller siehe: Marchianò, Michele (Hg.): *Milano in Auto. Storie milanesi di uomini e di automobili*. Milano 1990.

138 In Belluccis Buch wird ein Gespräch zwischen Mussolini und Agnelli zitiert, in dem der Diktator den Industriellen im Frühling 1932 fast bedrohend aufforderte, ein extrem billiges Auto zu bauen: “Ich verlange von Fiat ein Auto, das für 5.000 Lire verkauft werden kann.” ‘Exzellenz, wir haben schon Wunder vollbracht, um den Preis des zukünftigen Balilla unter den Grenzen von 10.000 Lire zu halten.’ Und Mussolini widersprach: “Es reicht nicht, es reicht nicht!”. Zit. nach Bellucci, A.: 1984, S. 153, eigene Übersetzung. Angesichts der Statistiken der Lohn- und Gehaltssenkungen zwischen 1927 und 1934 erhält die Forderung Mussolinis nach einem volksnahen Alltagsauto besondere Brisanz.

139 Der 500 wurde wegen seines kleinen und abgerundeten Formats im Volksmund ‘topolino’ (kleine Maus) in Anlehnung an die seit 1932 in Italien populär gewordene Comicfigur von Walt Disney (Mickey Mouse) genannt. Fiat nahm den Spitznamen für die Bezeichnung seines Wagens nicht auf und verwendete in Werbung und Katalogen ausschließlich den Namen “500”.

Der 500, dessen Anziehungskraft vor allem in seinem 'günstigen' Preis sowie in Steuerbegünstigungen und der angebotenen Ratenzahlungsmodalität lag,¹⁴⁰ war in der Tat ein Juwel der Mechanik – bis dahin ausschließlich im Flugzeugbau verwandte Technik wurde im kleinen Format des Gebrauchswagens adaptiert. Der 500 profilierte sich damit als Auto der Superlative: er war nicht nur der billigste Wagen auf dem italienischen Markt, sondern auch der kleinste der Welt und der innovativste in technischer Hinsicht.¹⁴¹

Die technischen Innovationen des 500 schlugen sich ebenfalls im bis dahin für europäische Gebrauchswagen einmaligen Design nieder.

Gerade für das kleinste seiner Automobile übernahm Fiat diese in den USA schon gebräuchliche Form, die "ihre beste Ausformung im Chrysler Airflow fand",¹⁴² dessen konstitutiv elegant geschwungenen Linien den formalen Ausdruck der Geschwindigkeit darstellten. Das Automobil design der Stromlinienform mit Zitaten aus dem Rennwagen- und Flugzeugdesign aerodynamisierte den "deklassierten"¹⁴³ Alltagswagen und modellierte ihn zum neuen Sinnbild des klassennivellierenden Ansatzes.

"Die Stromlinienform ist damals [...] hauptsächlich bei Luxus- und Sportwagen anzutreffen, aber auch Automobile der Mittel- und der Unterklasse übernahmen einzelne Formelemente. Indem die Mittel- und die Kleinwagenklasse Elemente der Stromlinienform in abgeschwächter Form aufgreifen, entsteht eine formale Hierarchie, die die gesellschaftliche Hierarchie widerspiegelt. Da eine Orientierung 'nach oben' stattfindet, dient das Luxusautomobil als Komsumleitbild; seine Formen werden 'nach unten' weitergegeben. Auf diese Weise gewinnt der Besitzer eines Automobils das Gefühl und zugleich die Illusion, am gesellschaftlichen Leben und insbesondere am gesellschaftlichen Aufstieg teilzuhaben. Deutschland und Italien bedienten sich der Stromlinienform zur Darstellung ihrer faschis-

140 In den damaligen Zeitungen und Zeitschriften warb Fiat für den 500 hauptsächlich mit seiner Preisgünstigkeit: "*Der kleine große Wagen Fiat kann mit 295 Lire im Monat bezahlt werden: das heißt weniger als 10 Lire am Tag.*" Zit. nach Bellucci, A.: 1984, S. 170, eigene Übersetzung. Der Autor weist darauf hin, dass die ursprünglich niedrigen Preise der Fiat Gebrauchswagen im Laufe der Zeit erheblich anstiegen: der Kaufpreis des 500 stieg von 5.000 auf 9.750 Lire, und der des *Balilla* von 9.900 auf 10.750 Lire.

141 Der junge Fiat-Ingenieur, Dante Giacosa, der mit der Konzeption des Gebrauchswagens beauftragt wurde, war auf Flugzeugmotoren spezialisiert, so dass er seine Erfahrungen aus der Flugzeugtechnik für den Entwurf des Motors und des Fahrgestells des Gebrauchswagens anwendete. Dazu siehe Giacosas Biographie: *I miei 40 anni di progettazione alla FIAT*, Milano 1979. Die technischen Neuheiten machten aus dem 500 einen der originellsten und interessantesten Wagen der damaligen Zeit. Zu den Innovationen im technischen Bereich siehe Bellucci, A.: 1984, S. 163-171 und Canestrini, G.: 1961, S. 313-318.

142 So kommentierte Dante Giacosa in seiner Biographie die Entstehung des Fiat 500-Karosserieentwurfes vom Ingenieur Rodolfo Schaeffler, der bereits das erfolgreiche Design des *Balilla* konzipiert hatte. Zit. nach Bellucci, A.: 1984, S. 164.

143 Mit dem Begriff der 'Deklassierung' wurde "die steigende Verbreitung von Wagen mit niedriger Potenz und mit niedrigen Instandhaltungskosten im Vergleich zu denjenigen mit höchster Leistung" bezeichnet. Giannini A. (Hg.): 1941, S. 80.

tischen Systeme. Die Stromlinienform erfüllte die Aufgabe, die 'Modernität' der Regime zu propagieren und die Überlegenheit ihrer Technik zu demonstrieren." ¹⁴⁴

Die Konstruktion des Mythos des Volksautos im Sinne der Aufwertung des 'deklasierten' Wagens war eine Leistung der Werbung der 30er Jahre, welche zwei prägende Leitlinien (zum einen die Repräsentationsfunktion des Autos und zum anderen das sportliche Selbstfahren, das den in der Automobilwerbung der 20er Jahre suggerierten Rausch der Geschwindigkeit betonte) durch die Leitlinie des Politischen ergänzte. ¹⁴⁵

Der unter dem Druck und im Zeichen der Autarkie entstandene Gebrauchswagen wurde in den damaligen Katalogen und Werbeplakaten als Produkt von nationalem Erbe und nationaler Identität präsentiert. ¹⁴⁶

7.4 *Das Automobil als Träger nationaler Identität. Werbung und Propaganda in den 30er Jahren*

Der vom kutschenähnlichen zum stromlinienförmigen gewandelte Wagen stand nun in direkter Verbindung mit römischen bzw. nationalen Symbolen, die Bestandteil der faschistischen Ideologie und Ikonographie waren. Das schon in den 20er Jahren von Mussolini angekündigte Streben nach Faschisierung der Nation fand im Faschisierungsprozess des Automobils ein zur Instrumentalisierung geeignetes Element par excellence, um die volksnahe und klassenübergreifende Politik der Faschisten beweisen zu können. Das Automobil, dessen Besitz seit seinen Anfängen ein klassenspezifisches Privileg war, wurde vor allem in der Zeit der Autarkie als klassenübergreifendes und nationales Gefährt für das ganze italienische Volk propagiert. Der faschistische Gebrauchswagen war mit dem Bild der Aufhebung aller Klassenunterschiede verbunden: das in ihm verkörperte Ideal nationalistischer Größe diente als Kohäsionsfaktor für alle Bevölkerungsgruppen. Die Attribute einer elitären Welt verschwanden. Für die Werbung der faschisierten Automobile in der Autarkie-Zeit wurde

144 Petsch, Joachim: *Kunst im Dritten Reich. Architektur. Plastik. Malerei. Alltagsästhetik*. Köln 1994, S. 75. Petsch macht weiterhin darauf aufmerksam, dass die Stromlinienform in erster Linie nicht als Herleitung von funktionalen und technischen Anforderungen, sondern als ästhetisches Moment und formales Ergebnis der Wirtschafts- und Gesellschaftskrise in den 1930er Jahren zu betrachten ist. Die Stromlinienform sollte als symbolische bzw. politische Form verstanden werden. In Deutschland wurde die Stromlinienform für die Gestaltung des nach Hitlers Initiative von Ferdinand Porsche entwickelten Volkswagens verwendet, der im September 1938 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

145 Zum Thema siehe: Pelser, Annette von; Scholze, Reiner *Faszination Auto: Autowerbung von der Kaiserzeit bis heute*. Berlin 1994. Zur Automobilwerbung im italienischen Raum siehe: Bocca, Giorgio: *I manifesti italiani fra belle époque e fascismo*. Milano 1971; Menegazzi, Luigi: *Il manifesti italiano*. Milano 1973; Menegazzi, Luigi: *L'epoca d'oro del manifesto*. Milano 1977 und Veneziani, Marcello: *Tempo di uomini, tempo di vincere. I manifesti più belli dei magnifici anni Trenta*. Roma 1983.

146 Zu der verbreiteten Anwendung von Werbeplakaten im öffentlichen Raum während der faschistischen Diktatur siehe Falasca-Zamboni: 1997, S. 142.

der Bezug auf alle Attribute vermieden, die auf die Welt der gehobenen Gesellschaft hinwiesen: touristische Orte á la mode, raffiniert gekleidete Vertreter der wohlhabenden Gesellschaft und Chauffeure waren in der Automobilwerbung nicht mehr zu sehen.¹⁴⁷ Aber auch die neuen Schichten von potentiellen Käufern („der Landwirte, der Händler und der Freiberufler“)¹⁴⁸ wurden weder gezeigt noch auf direkte Weise angesprochen.

Der Gebrauchswagen wurde aus jeglichem milieubezogenen Kontext herausgehoben, nur das Politische stand im Mittelpunkt. Die Charakteristika des Gebrauchswagens – Zweckmäßigkeit, Handhabung, Solidität, Verbrauchsökonomie – hatten in der Werbung des Autos keine dominante Relevanz, vielmehr wurde die mechanische Potenz hervorgehoben, die in Verbindung mit dem Moment der nationalen Stärke gebracht wurde.

Die neuen Akteure der Automobilwerbungswelt waren energische, uniformierte Jugendliche, die als Vertreter der faschistisierten, prämilitarisierten Gesellschaft fungierten und deren energische Aktivität als Symbol für den vom Faschismus verherrlichten Dynamismus und Aktionismus zu deuten war.

In der Autodarstellung gab es keine Statik, sondern dynamische Bewegung im Sinne der Ideologie und Pädagogik des nationalistischen Modernismus, die der Faschismus mit Grundelementen der futuristischen Ideologie gemeinsam hatte. Ein Schleier von Aggressivität und drohender Unheimlichkeit umhüllte das Automobil: nicht der Gebrauchswert des Kraftfahrzeuges, sondern die Potenz bzw. das Eroberungspotential wurden in der Werbung der protektionistischen Jahre hervorgehoben.

Die durch den propagandistischen Charakter geprägte Automobilwerbung konstruierte und vermittelte ein Gefühl der Stärke und der aggressiven Macht, das die Reduzierung von Motorleistung und Geschwindigkeit kompensieren musste, die

147 Im Zeichen der Kampagne zur Reinigung von fremden Einflüssen, die zur Stärkung des Nationalgefühls auch im linguistischen Bereich beitragen sollte, wurden ab 1932 durch den Beschluss der Faschistischen Konföderation fürs Verkehrswesen die ausländischen Bezeichnungen von 'chauffeur' und 'garage' in 'automobilista' (Automobilfahrer) und 'autorimessa' (Wagenhalle) umbenannt. "Die Konföderation der faschistischen Syndikate für das Verkehrswesen beschließt, [...] damit die Benutzung von Fremdwörtern beseitigt wird, [...] was eigentlich dem erneuerten Geist des faschistischen Italiens entspricht, und um durch eigene Aktion eine größere Aufwertung der Vaterlandssprache zu erreichen, [...], dass das Wort chauffeur durch das Wort automobilista [...] autista ersetzt wird." Zit. nach Canestrini, G.: 1962, 2. Bd, S. 250, eigene Übersetzung. Die Benennung 'autista' (Abkürzung von Automobilista) wurde vom Schriftsteller Massimo Bontempelli geprägt. Unter seinen Werken ist die Erzählung 522. *Racconto di una giornata*, Torino 1995, zu erwähnen, die die Geschichte eines Automobils und dessen Abenteuer auf der Straße beschreibt.

148 RACI (Hg.): *L'automobilista senza meccanico*, Milano 1936, S. IV, eigene Übersetzung. Mit dieser Broschüre mit dem Titel *Der Autofahrer ohne Mechaniker* wollte der RACI die neuen Kategorien von Automobilbesitzern ansprechen, die das Automobil für Arbeits- und Alltagszwecke benutzten und nicht über einen Chauffeur bzw. Mechaniker verfügten.

eigentlich, wie zeitgenössische Aussagen belegen, den höchsten Stellenwert für die italienischen Automobilfahrer besaßen.

“Die unverkennbare Tendenz, die man beim italienischen Käufer feststellen kann, ist der Wunsch, über einen schnellen Wagen verfügen zu können. Die Geschwindigkeit ist also die von unserem Publikum am meisten geschätzte Eigenschaft. Wenn der Italiener, der ein Automobil kaufen will, frei von jeder Art von Not und Einschränkung wäre und wenn er sein Ideal erfüllen könnte, dann würde er das schnellste, also das leistungsstärkste Automobil kaufen, auch wenn er dafür auf den Transportwert, auf die Bequemlichkeit und sogar auf die Sicherheit des Wagens verzichten müsste. Das ist die bemerkenswerte Besonderheit des italienischen Automobilfahrers unabhängig von Status, Alter und Geschlecht, während man in anderen Ländern und vor allem in Amerika die Fahrbequemlichkeit, das Fassungsvermögen des Wagens usw. bevorzugt. Damit zeigen sich die angeborenen Eigenschaften von Mut und Lebendigkeit unseres Temperaments, die durch die Schönheit und die Vielfalt der Landschaften begünstigt werden, die beim Fahren mit hoher Geschwindigkeit zu erleben sind und die durch die Perfektion unseres die Freude an der Geschwindigkeit fördernden Straßennetzes gestärkt werden.”¹⁴⁹

Die Liebe zur Geschwindigkeit, die in der formalen Gestaltung des Wagenkörpers ihren Ausdruck fand, behielt durch die Evolution des Automobils hin zum Gebrauchswagen die Oberhand über alle andere Eigenschaften und wurde in ihrer Ästhetisierung zum Politikum stilisiert.

In der Werbung wurde anstelle des Gebrauchswertes des Wagens der politische Wert hervorgehoben, so dass das Automobil durch die Verwendung von Assoziationen, Metaphern und Symbolen mit der Konnotation von mächtiger Männlichkeit aufgeladen wurde. Reminiszenzen an die kämpferische Vergangenheit des Faschismus in seiner Phase als Bewegung wurden im neuen Kontext des ‘schwarzen’ Italiens aktualisiert.

Interessant ist es hier, dass die mit dem Gebrauchswagen verbundene Idee der individuellen Mobilität nicht thematisiert wurde. Mit der voranschreitenden Faschisierung des privaten und gesellschaftlichen Lebens in den 30er Jahren erlebte das bürgerlich geprägte Individualitätsideal eine Entwertung, indem der Einzelne seine Daseinsberechtigung ausschließlich als Ausdruck des Nationalen und des Rassischen, kurz des Faschismus fand. Die Homogenisierung der Gesellschaft nach faschistischen Werten und Idealen schloss die Entfaltung einer selbständigen und selbstdenkenden Persönlichkeit aus. Die Sicherheit des Systems musste durch starke Kohäsion, d.h. durch die Übereinstimmung des Einzelnen mit dem Faschismus gewährleistet werden. Auch die Automobilitätsfreiheit als Ausdruck von Individualität und Eigenwille war ein Privileg, das nur den wenigsten zugestanden wurde.¹⁵⁰

149 Consociazione turistica italiana (Hg.): *Automobilismo in Italia*. Milano 1938, S. 91-92, eigene Übersetzung.

150 Bei offiziellen Anlässen war das Privileg der Automobilbenutzung protokollarisch sogar teilweise ganz auf die Person Mussolinis beschränkt. Ein Rundbrief von Mussolini an alle Förderalsekretäre der faschistischen Partei vom 6. Juli 1933 verordnete unter anderem: „so viel wie möglich zu Fuß zu gehen und, wenn es notwendig ist, einen

Wenn die hier vorgestellten Daten sehr hilfreich sind, um einen Einblick in die Wagendifferenzierung in den 30er Jahren und die Anteile der verschiedenen Automobilmarken zu gewinnen, sollte man sie in Hinsicht auf die Glaubwürdigkeit der absoluten Zahlen mit Vorsicht genießen. Denn die offizielle Propaganda bemühte sich, die akute Krise der Automobilindustrie mit Veröffentlichungen von höchst positiven Statistiken zu verschönern, die einen erstaunlich hohen Zuwachs der Automobileinheiten im italienischen Verkehr aufzeigten. Nach Angaben der staatlichen Einrichtung des Öffentlichen Automobilregisters war die Zahl der angemeldeten Automobile von 340.031 im Jahr 1929 auf

die durch das Mittel des Automobils selbst als Verkörperung des Strebens nach Potenz des menschlichen Geistes sowie des Faschismus versinnbildlicht wurde.

Tabelle 3: Zulassungsdaten von 1931 bis 1937¹⁵³

Jahr	bis 16 PS	16 bis 25 PS	25 bis 35 PS	über 35 PS	Insgesamt
1931	8.114	2.058	4.191	397	14.760
1932	12.977	2.930	3.055	352	19.314
1933	23.173	3.042	1.427	213	27.855
1934	25.720	3.474	814	142	30.150
1935	21.867	2.888	410	86	25.251
1936	15.332	5.476	180	63	21.051
1937	17.668	8.285	314	54	26.321

Die Indoktrinierung des Volkes zur Identifikation der Einzelnen mit dem Wesen des Faschismus erfolgte ab 1930 in systematischer Weise. In Anlehnung an die Futuristen, die Visionen des anthropomorphen Automobils bzw. des mechanisierten, automobilisierten Menschen im industriellen Zeitalter geliefert hatten,¹⁵⁴ verdeutlichten die Faschisten die (faschistische) Charakter- und Persönlichkeitsbildung am Beispiel des Automobils:

“Zuerst der Wille, dann die Kraft und zuletzt der Sieg! [...] Hast Du schon bei den großen Autorennen, wo die großen Weltmeister und die blitzschnellen Rennautomobile zu erleben sind, den in seinem Wagen gebeugten Fahrer beobachtet? Bei dem Rennen scheinen Mann und Wagen eins geworden zu sein, [...] man kann sagen, dass der Mann am Steuer sich mit dem Wagen identifiziert und dass die Maschine, die unter der geschickten und sicheren Hand des Fahrers ein folgsames, intelligentes, williges Instrument sein kann, zum Mann/Mensch geworden zu sein scheint.

Der Wille ist in uns also genau so wie der Pilot, der in seinem Rennwagen sitzt: wir sind wie eine Maschine [Auto], und am Steuer sitzt der Wille. [...]

Hier hast du die drei Elemente der siegreichen Aktion, die für das Rennen des Lebens notwendig sind: 1. die Maschine; [...] 2. der Pilot; [...] 3. die Straße [...].

Die Maschine [das Auto], mein Freund, ist dein physischer und spiritueller Organismus, aus dem du alle die Fähigkeiten entwickeln und alle die Kräfte in technischer und moralischer Hinsicht organisieren solltest, damit die Manöver einfach

408.786 im Jahr 1930 gestiegen (die Prognose rechnete für das Jahr 1931 mit einem Zuwachs von 40.000 Einheiten!) Das Geheimnis der die Realverhältnisse verschönern- den Statistiken war leicht zu erklären: das P.R.A. rechnete der Kategorie ‘Kraftfahrzeug’ alle existierenden ‘Fahrzeuge’ zu, wie z. B. auch Anhänger. Hinzu kam, dass das P.R.A. den einfachen Kennzeichenwechsel als neue Zulassung rechnete. Canestrini, G.: 1961, 2. Bd., S. 221.

¹⁵³ Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 80.

¹⁵⁴ Siehe dazu das Manifest von Marinetti, F. T: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina* (Der multiplizierte Mensch und das Maschinenreich). Milano 1910

und schnell werden. Der Pilot ist dein Wille, den du selbst zur Führungsaufgabe trainieren solltest. Die Straße ist der Weg, den du selbst in deinem Leben aufbauen wirst.“¹⁵⁵

Die Einbindung des Individuums in den gesellschaftlichen Kontext wird weiterhin deutlich:

“Der Lebensbesitz setzt den Weltbesitz voraus, wodurch das Leben sich ernähren und bereichern kann; [...] sowohl das Leben, als auch die Welt sind eroberungsbedürftig [...]. Deswegen muss man stark sein, und um stark zu sein, müssen wir unser Höchstpotential entwickeln, indem wir unsere Maschine gut ausrüsten und den Piloten gut genug trainieren. [...]

Daraus zeigt sich die Notwendigkeit eines dynamischen Lebens, das auf dem Binom von Potenz und Aktion gegründet ist. Das ist eine Notwendigkeit für den Mann und auch für den Bürger, der als Soldat oder als Arbeiter zum wiedererwachten Liktoren- und Imperialvolk gehört [...] und der vom Duce die Lösung des totalitären Dynamismus bekommen hat.“¹⁵⁶

Das Automobil bzw. die symbiotische Beziehung zwischen Pilot und Wagen wird hier zur tragenden Idee der Verbildlichung der mechanisierten Willensstärke des Mannes, die wiederum als Voraussetzung für die Steigerung der Lebensqualität und demzufolge für die Eroberung der ‘äußeren Realität’ im Sinne von Welteroberung betrachtet wurde.

Der Potenzwille, den der Faschismus in seiner Ideologie zum Motor des individuellen und nationalen Eroberungsstrebens erklärte, fand seine Verkörperung im Automobil als Rennwagen: die schnellen Sportautos bildeten hiermit nicht nur die Richtlinie für die Konzipierung des sogenannten Gebrauchswagens, sondern galten auch als Leitbild für das Volk, das sich für die Verwirklichung des ersehnten Qualitätssprunges einsetzen sollte. Hinter diesen Worten war das Endziel des Rennens, nämlich die Landeseroberung, die Aufrüstung voraussetzte, leicht zu erkennen: der hiermit vorbereitete Eroberungskrieg wurde zum ersten Ziel der Politik.

¹⁵⁵ Massè, Domenico: *Incitamento alla vita dinamica. Discorso ai giovani*. Alba 1935, S. 17, eigene Übersetzung. Das faschistische, kathechismusartige Buch mit dem Titel *Antrieb für das dynamische Leben. Rede an die Jugend* ist eine Abhandlung über die faschistischen Lebensprinzipien- und -auffassungen, deren Verinnerlichung die Voraussetzung für einen stabilen, siegreichen Charakter sein sollten. Der Bildungsprozess von Charakter- und Willensstärke wird in der Abhandlung anhand der Automobil-Metapher verbildlicht. Das ganze Buch ist interessanterweise wie eine Broschüre für die Automobilinstandhaltung konzipiert.

¹⁵⁶ Ebd., S. 105.

8 Die nationale Automobilpolitik ab 1938. Die Motorisierung als Schlüsselement der Militarisierung

Angesichts der zunehmenden Verschärfung der Wirtschaftskrise und der seit Jahren stagnierenden Automobilindustrie intensivierten die Faschisten ihre Propaganda, die sich mit allen Mitteln um die Konstruktion eines Italien-Bildes bemühte, das die Nation trotz wirtschaftlicher Not als sehr fortschrittlich darstellte.

Die Motorisierung, die ab Mitte der 30er Jahre eine immer wichtigere Stellung einnahm, wurde von den offiziellen Statistiken beschönigt.

Tabelle 4: Produktionsdaten der italienischen Automobilindustrie im Vergleich¹⁵⁷

Jahre	Amerikanische Daten	ANFIA	Ministerium der Korporationen
1928	47.000	55.010	-
1929	67.900	54.100	-
1930	42.683	42.685	-
1931	29.280	25.955	-
1932	29.100	29.157	-
1933	42.000	41.726	-
1934	43.416	44.990	-
1935	45.208	48.219	49.197
1936	43.600	48.347	51.070
1937	66.000	-	75.106
1938	70.388	-	69.128
1939	31.851	-	68.961

Die Realität zeigte ein viel bescheideneres, weniger glorreiches Bild der italienischen Automobilisierung: bis 1938 blieb die Motorisierung ein vages und sogar widersprüchliches Konzept, das keinen programmatischen Ansatz besaß. Trotz propagandistischer Betonung der Bedeutung einer voranschreitenden Automobilisierung wurden bis Ende der 30er Jahre von staatlicher Seite keine Maßnahmen zur Unterstützung der Motorisierung unternommen. Im Gegenteil: die Verbreitung des Automobils wurde durch erdrückende Steuern und Treibstoffpreise belastet, sogar verhindert.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 79.

¹⁵⁸ Zur Verkehrssteuer kamen die Chauffeursteuer und die Führerscheinsteuern hinzu und der Benzinpreis war im internationalen Vergleich sehr hoch. Auslandsreisen bereiteten noch weitere bürokratische und finanzielle Schwierigkeiten, nämlich die Passsteuer und

Anders gesagt: der Staat trug dazu bei, den Luxuscharakter der Individualmotorisierung festzuschreiben.

Tabelle 5: Benzinpreise in einigen europäischen Städten im Jahr 1937¹⁵⁹

Stadt	Benzinpreis in Lire
Bukarest	1,09
Antwerpen	1,40
London	1,42
Zürich	1,86
Warschau	2,15
Prag	2,05
Wien	2,16
Paris	2,18
Mailand	2,23 (Juli 2,60)
Budapest	2,98
Agram	3,58

Erst im Dezember 1938, als die Kooperationsbeziehungen zwischen Italien und Deutschland enger wurden, startete die italienische Regierung die sogenannte nationale Automobilpolitik, in Anlehnung an das Programm der deutschen Nationalsozialisten, das die 1933 begonnene, staatlich geförderte nationale Motorisierung zum primären Anliegen der auf Krieg eingestellten Politik machte. Die Maßnahme weist auf eine neue Richtung in der Wirtschaftspolitik der faschistischen Regierung hin, mit der der Gebrauch des Automobils gefördert werden sollte, "da das Automobil das wesentliche Element des Zivilisationsfortschritts der modernen Nationen und notwendiger Faktor für die nationale Waffenausrüstung"¹⁶⁰ sein sollte.

Das Automobil, das als "Voraussetzung des allgemeinen Wohlstands"¹⁶¹ zur dringenden Priorität erhoben wurde, war angesichts der unaufhaltsamen nationalen Militarisierung zum Schlüsselement des kriegesischen Potentials geworden. Der

die Gebühren für die Erlaubnis, das Auto außerhalb italienischer Grenzen fahren zu dürfen.

159 Bellucci, A.: 1984, Tabelle im Anhang.

160 Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 77, eigene Übersetzung.

161 "Wenn eine Nation die spirituelle und politische Macht erreicht hat, dann muss sie auch die materielle Vervollkommenung erreichen. Und das Automobil ist der expressivste, der menschlichste Ausdruck eines besseren Lebens; es ist heute sogar die Voraussetzung des Allgemeinwohlstandes." Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 7, eigene Übersetzung.

faschistische Motorisierungsplan, dessen wichtigste Maßnahme die Abschaffung der Verkehrssteuer für alle Kraftfahrzeuge war,¹⁶² hatte seine Inspirationsquelle in der automobilisierungsfördernden Politik des verbündeten Dritten Reiches, wo:

“die Motorisierung, die das ganze deutsche Volk, von Besiegten zu Siegern, [verwandelt hat] und die das Fundament des ökonomischen und des politischen Lebens des Europas von Morgen [gelegt hat] [...]. Dieses Wunder ist vom Glauben, vom Willen und von der Genialität eines Mannes geschaffen worden.”¹⁶³

Hitler, der unmittelbar nach der Machtübernahme die Motorisierung zum strategischen Anliegen des Staates erklärte¹⁶⁴ und die Ausrüstung von Wirtschaft, Militär und Privathaushalten mit Kraftfahrzeugen förderte, wurde angesichts der wirtschaftlichen und vor allem der militärischen Erfolge als “Diktator des Automobils”¹⁶⁵ verherrlicht und zum Vorbild erhoben:

“Hitler sah in der Motorisierung nicht nur die ökonomische Wiedergeburt Deutschlands, sondern auch die Wiedergeburt allen nationalen Lebens und das Fundament der politischen und militärischen Macht des III. Reiches. [...] So konnte ein einziger vernachlässigter und defizitärer Industriezweig mit allen den anderen zugehörigen industriellen Aktivitäten den ganzen Handel und die Geschäfte in allen anderen Zweigen der nationalen Ökonomie beleben, dem

162 Motorräder wurden schon im Mai 1933 von der Verkehrssteuer befreit: “Ich möchte, dass alle Gemeinden die Einschränkungen für den Betrieb von leichten Motorrädern auf urbanen Straßen aufheben. Es ist eine Industrie, die sich entwickelt, und die nicht mit unzeitgemäßen Einschränkungen belastet werden darf.” Benito Mussolini, zit. nach Bellucci, A.: 1984, S. 20, eigene Übersetzung.

163 Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 37-38, eigene Übersetzung.

164 Am 11. Februar 1933 bei der Eröffnung der “Internationalen Automobil- und Motorradausstellung” in Berlin verkündete Hitler die Ziele der NS-Regierung in Hinsicht auf die Motorisierung: “1. Herausnahme der staatlichen Interessenvertretung des Kraftwagenverkehrs aus dem Rahmen des bisherigen Verkehrs [...]. 2. Allmähliche steuerliche Entlastung. 3. Inangriffnahme und Durchführung eines großzügigen Straßenbauplanes. 4. Förderung der sportlichen Veranstaltungen. So wie das Pferdefuhrwerk einst sich seine Wege schuf, die Eisenbahn den dafür nötigen Schienenweg baute, muß der Kraftverkehr die für ihn erforderlichen Autostraßen erhalten. Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte, dann wird man in der Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben.” Hitler, Adolf, 11. Februar 1933, zit. nach Domarus, Max: *Hitler. Reden und Proklamationen 1932-1945*. 1. Aufl. 1962/1963, 1. Bd., München 1965, S. 208-209.

165 Acutis, Giuseppe, Präsident der ANFIA, zit. nach Giannini, A.: 1941, S. 13, eigene Übersetzung. Nicht nur die Politiker sondern auch die Industriellen waren von Hitlers Förderungsmaßnahmen begeistert und sahen in der staatlichen Unterstützung die Grundbedingung für die Entwicklung der italienischen Automobilindustrie und für die Verwirklichung der nationalen Motorisierung im Allgemeinen. “Hier bei uns [in Italien] braucht die [Automobil]Industrie nur eine einzige Sache: die bestimmte, endgültige und anhaltende Unterstützung des Staates. [...] Wesentlich ist es, dass man das Klima bestimmt, [...] und wenn dieses Klima – das eigentlich nichts anderes ist als der sentimentale Ausdruck der von uns sogenannten ‘nationalen Politik des Automobils’ – festgelegt und unerschütterlich sein wird, dann werden die Ergebnisse erzielt werden, egal welches die Form der Organisation sein wird.” Acutis, G. zit. nach Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 13.

Land eine supermächtige Waffe, den Motor, und ein beeindruckendes Autobahnnetz verleihen.“¹⁶⁶

Deutschland und Italien, die sich schon 1936 durch ihr Bündnis die Steuerung des europäischen politischen Wagens versprochen, der auf der “Achse vom Faschismus und Nationalsozialismus vorwärts gefahren” werden müsse¹⁶⁷, lenkten ihr gemeinsames Schicksal in den Zerstörungswahn, der die zukünftige Entwicklung des Lebens in Europa bestimmen sollte.

Am 1. September 1939 begann durch den Einmarsch deutscher Truppen in Polen der Zweite Weltkrieg. Entgegen dem Vertragstext, der sofortigen Beistand vorsah, ignorierte Mussolini den ‘Stahlpakt’ zunächst mit dem Vorwand der völlig unzureichenden militärischen und wirtschaftlichen Kriegsbereitschaft.¹⁶⁸ Italien erklärte erst am 10. Juni 1940 seinen Kriegseintritt.

Die Benutzung von Zivilfahrzeugen wurde als Sparmaßnahme verboten, nur Automobile mit Gasgenerator oder mit besonderer Genehmigung durften noch auf den Straßen verkehren. Für alle Automobile wurde die Pflicht zur ‘Kriegsuniform’ verordnet: die obere Seite der Motorhaube und die Kotflügel mussten weiß gestrichen und die Scheinwerfer abgeschirmt werden.¹⁶⁹

“Alles in unserer Zeit läuft schnell. Der jetzige Krieg hat gezeigt, dass der Sieg durch die Schnelligkeit der Bewegungen erzielt wird, die mittels der Maschinen und nur durch die Maschinen ermöglicht wird. So ist es auch im Zivilleben; es ist nutzlos und sogar sehr gefährlich, in der Vergangenheit zu verweilen; die Nation und das Imperium motorisieren oder hoffnungslos zurückbleiben. Wer nicht an diesen Imperativ glaubt, soll lieber zurückbleiben und sich Schimmel unter den Füßen wachsen lassen. Der Faschismus wird sie überholen.”¹⁷⁰

9 Schlusswort

Im Laufe der ersten drei Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts vollzog sich in Italien im Zeichen der Industrialisierung und der zunehmenden Modernisierung die Ästhetisierung und Politisierung des Automobils.

166 Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 37, eigene Übersetzung.

167 Den Begriff der ‘faschistischen und nationalistischen Achse’, den der italienische Außenminister Galeazzo Ciano im September 1936 zum ersten Mal verwendete, beanspruchte später der deutsche Politiker Hans Frank als seine eigene Idee. Zit. nach Zentner, Christian und Bedürftig, Friedemann (Hg.): *Das große Lexikon des Dritten Reiches*. München 1985, S. 13.

168 Jenseits der kriegsverherrlichenden Propaganda, die die Schönheit und die Ehre des Krieges lobte, herrschte unter der Bevölkerung große Unzufriedenheit aufgrund der Gehälterreduzierung und des Mangels an Lebensmitteln und Brennstoffen. Belege für die dramatische Situation Italiens vor Kriegsbeginn sind u.a. die Berichte des Föderalsekretärs der Stadt Brescia, Antonio Valli. Die Dokumente sind im Museo del Risorgimento in Mailand aufbewahrt. Siehe Auszüge in Nizza, E.: 1994, S. 214-232.

169 Canestrini, G.: 1962, 2. Bd., S. 352.

170 Gai, Silvio: “Le energie autarchiche”, in: Giannini, A. (Hg.): 1941, S. 23, eigene Übersetzung.

In Wechselwirkung von kulturellen und wirtschaftlich-sozialen Komponenten erfolgte ein Kodifizierungsprozess, wonach dem Automobil eine über die Ebene des Funktionalen hinausgehende symbolische Bedeutung mit ideologischem und nationalistischem Inhalt verliehen wurde.

Die Dynamik der Konstruktion des Mythos 'Automobil' als Modernitätssymbol und Freiheitsikone einerseits, und als libidinöses, machstärkendes Prestigeobjekt andererseits lässt sich anhand der soziokulturellen Entwicklung der italienischen Gesellschaft unter dem Einfluss des modernistischen Nationalismus nachvollziehen. Es wurde gezeigt, wie sich dieser Prozess der Affinitätsbildung zwischen Menschen bzw. Männern und Automobil im Wechselspiel mit der Durchsetzung politisch-restaurativer Kräfte beim Übergang von der klassischen industriellen zur weiter fortgeschrittenen Moderne bzw. beim zeitgleichen Durchbruch der industriekapitalistischen Wirtschaftsweise herausbildete.

Als determinierender Faktor zur Prägung der – zum Großteil heute noch geltenden – symbolischen Bedeutung des Automobils ist der kulturelle und politische Beitrag der italienischen Futuristen, deren revolutionäre Maschinenästhetik die Festlegung eines bestimmten Leitbildes vom Automobil unterstützte, das als Richtlinie und Orientierungsmarke für die zukünftigen Phasen der Automobilgenese diente.

Die gestalterische Form und die funktionale Struktur der technischen Gegebenheiten der Automobile der ersten Stunde entsprachen einem ästhetischen Ideal, dessen Daseinsberechtigung in dem Spannungsverhältnis zwischen Macht und Modernität lag. Dem Bedürfnis nach Exklusivität entsprechend, entwickelte sich das Automobil einerseits zum Symbol der individuellen Freiheit und andererseits zum Attribut einer elitären Welt der Privilegien.

Das politisch-ästhetische Gedankengut der Futuristen, in dem das Automobil als Träger einer neuen Ära proklamiert wurde, lieferte wichtige Anhaltspunkte für die Ideologie und Praxis des italienischen Faschismus, der sich mittels einer umfassenden Modernisierung die Vorherrschaft der faschistischen Kultur bzw. Italiens gegenüber allen anderen Nationen versprach. Die Motorisierung erhielt im Modernisierungsplan oberste Priorität.

Sie wurde in Verbindung mit Fortschritt und Eroberungsstärke gebracht und als Symbol der nationalen Hegemonie verwendet. In diesem Zusammenhang ist die faschistische Wirtschaftspolitik zur Förderung der Automobilindustrie zwischen den zwei Kriegen zu sehen, die zum einen eine Produktionssteigerung begünstigte und zum anderen die Oligopolbildung von Großunternehmen wie Fiat, Lancia und Alfa Romeo auf Kosten vieler kleiner und mittlerer Unternehmen förderte.

Obwohl die Pkw-Produktion im Laufe von 20 Jahren faschistischer Diktatur von 40.000 auf 290.000 Einheiten stieg, blieb das Automobil in Italien de facto ein Vergnügen für elitäre Kreise.¹⁷¹ Der Grund dafür lag aber nicht nur in den bescheidenen

171 Das Ergebnis dieser Steigerung, die eine kleine Sensation angesichts der rückständigen wirtschaftlichen Lage des damaligen Italiens darstellt, wird im internationalen Vergleich

Lebensverhältnissen der italienischen Bevölkerung, sondern vielmehr in der ideologischen Ambiguität Mussolinis, der seine zwiespältige Einstellung gegenüber der Förderung und Verbreitung des Automobils beibehielt. Während die faschistische Propaganda in den 20er und 30er Jahren das Automobil als Sinnbild faschistischer Identität und als Träger faschistischer Werte vereinnahmte, verhinderten die staatlichen Maßnahmen wie hohe Besteuerung und Benzinpreise und die Erhebung von Autobahngebühren die tatsächliche Durchsetzung des Automobils im Alltag.

In Wirklichkeit wurde die Automobilpolitik in den 20 Jahren des Faschismus in erster Linie als Propagandamittel zur Konsensschaffung benutzt.

Das Privileg der Autonomieerweiterung im Sinne von Erweiterung individueller Bewegungsfreiheit erfuhr im Rahmen der faschistischen Mobilitätspolitik eine Umwandlung zum Alltagsmythos, wobei der vom Automobil symbolisierte heldenhafte Triumphanspruch als kleinbürgerlicher Traum propagiert wurde.

Die zuerst von den Futuristen – den Propheten der mechanisierten und automobilen Welt – geprägte ästhetische und politische Dimension der Geschwindigkeit als Attribut der 'Auserwählten'¹⁷² floss in die faschistische Ideologie ein, die die Mobilitätsfreiheit zum Politikum machte und für ihre Zwecke vereinnahmte.

Im Laufe der 30er Jahre vollzog sich die Faschisierung des Automobils, die die Einführung des Gebrauchswagens begleitete. Werbung und Propaganda präsentierten das Automobil als Teil des nationalen und faschistischen Erbes und als Verkörperung des Potenzwillens des menschlichen Geistes.

Der Gebrauchswagen war aber in Italien nicht als programmatischer Ansatz zur Demokratisierung des Automobils konzipiert worden, wie es in Deutschland der Fall war, sondern als Notlösung für die defizitäre Wirtschaft. Während in Deutschland die Motorisierung der Nation bereits 1933 zu einem wichtigen Anliegen von Hitlers Politik proklamiert wurde, musste die offizielle Verkündung der sogenannten nationalen Automobilpolitik in Italien bis zum Vorabend des zweiten Weltkrieges warten. Wenn auch die faschistische Propaganda den *Balilla* und später den 500 als Grundetappe im Demokratisierungsprozess des Automobils, als 'Auto für das Volk' vorstellte, blieben die kleinformigen Fiat-Wagen dennoch ein teures Privileg der wohlhabenden Schichten. Die in Italien unter der Voraussetzung eines politisch-restaurativen Hintergrundes erfolgte Herausbildung des Automobilleitbildes als Gebrauchswagen für das Volk ist insofern als Weiterentwicklung des existierenden Leitbildes des Rennwagens und Luxusgefährts zu betrachten, als die vom Futurismus geprägte Automobilästhetik auch für den sogenannten Gebrauchswagen konstitutiv blieb. Das Auto-

deutlich relativiert. Ende der 30er Jahre gab es in den USA 25 Millionen Automobile, in Großbritannien 2 Millionen und im Deutschen Reich 1,3 Millionen.

172 Dank der technischen Möglichkeiten des Automobils, welche die Eroberung des Raumes in schneller Zeit ermöglichten, war der Mensch-Mann in der Lage, ein revolutionäres Erlebnis der räumlich-zeitlichen Dimension zu erfahren. Darüber hinaus bot das Automobil die Möglichkeit, sich von der Masse abzusetzen.

mobil wurde weiterhin als Vehikel der heldenhaften Überhöhung des Menschen-Mannes verherrlicht. Die Leistungssteigerung durch Geschwindigkeitserhöhung war ausschlaggebend für die Konzeption der Automobile als Alltagsware, die trotz ihrer 'Deklassierung'¹⁷³ die Versinnbildlichung des siegreichen Dynamismus zum Ausdruck bringen sollten. Angesichts der Lebensverhältnisse der italienischen Bevölkerung und der logistischen Bedürfnisse kinderreicher Familien stellt sich die Frage, für welches Volk die Kleinwagen gedacht und gemacht wurden.

Das Konzept der sogenannten Gebrauchswagen steht angesichts der wirtschaftlichen und sozialen Lage im faschistischen Italien der 30er Jahre als Beweis für das Fortbestehen des Automobilleitbildes als Sport- und Luxusgefährt, das sich in einem neuen 'modernen' Gewand an die Notwendigkeit des Sparens in protektionistischer Zeit angepasst hatte.

Die Realisierung der italienischen Autobahnen, die ersten der Welt, zeigte weiterhin deutlich, dass die Durchsetzung der Benzinmotoren gegenüber anderen Antriebssystemen wie Elektro- und Dampfantrieb weniger auf die technischen Vorteile für den alltäglichen Gebrauch, als vielmehr auf die gesellschaftliche Aneignung des Leitbildes des Automobils als Rennwagen und dessen Ästhetik zurückzuführen war. Die Wettkampfbegeisterung für die unter den Aspekten Schnelligkeit und Ausdauer konzipierten Automobilrennen in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts legte nämlich den Grundstein für die zukünftige Entwicklung des Automobils nicht nur in technischer, sondern auch in ästhetischer und symbolischer Hinsicht.

Der Autobahnbau, der von der Regierung für die Zurschaustellung der Effizienz eines modernen und technisch hochentwickelten Staates vereinnahmt wurde, brachte eine Veränderung des Territoriums, eine Kolonisierung des Landes durch die Maschine mit sich, welche die 1916 von Marinetti verkündete *Neue Religion. Moral der Geschwindigkeit*¹⁷⁴ zur Realität werden ließ. Die bipolare Einteilung der Welt in die Kategorien Geschwindigkeit = Sieg, Mut und Modernität auf der einen und Langsamkeit = Niederlage, Feigheit und Stagnation auf der anderen Seite, fand in der Autobahn den offenkundigen Willensausdruck des Regimes, Italien ins Rennen mit den Gewinnern zu bringen.¹⁷⁵ Trotz der nicht immer im Sinne des Automobils

173 Wenn auch das Automobil als Gebrauchswagen im Dienst politischer Ziele eingesetzt werden konnte, blieb die Wahrnehmung dieser Kleinwagen in den oberen Schichten der Gesellschaft eher negativ. Der in Autarkie-Zeit geprägte Begriff der 'Deklassierung' wies auf die abwertende Einstellung der ihrerseits deklassierten Privilegierten gegenüber den kleinen Wagen hin, die als Geschöpfe wirtschaftlicher Not und nicht als Ergebnis von zielgerichteter politischer Handlung entstanden waren.

174 Marinetti, F. T.: *La nuova religione. Morale della velocità*. 1916, zit. nach Caruso, L.: 1980, Nr. 8.

175 "Die Völker werden groß, indem sie das Schicksal herausfordern, indem sie auf Risiko setzten, indem sie leiden. Groß wird man nicht, indem man in parasitärer und feiger Erwartung am Straßenrand steht. Die Hauptfiguren der Geschichte können Rechte beanspruchen; die einfachen Zuschauer nie." Mussolini, Benito zit. nach Giannini, Amedeo (Hg.): 1941, S. 3, eigene Übersetzung.

produktiven Politik konnten sich die Faschisten durch die Aneignung und Anwendung der von den Futuristen übernommenen Automobilästhetik- und propaganda als Förderer von Fortschritt und Gleichheit darstellen.

Wenn sich auch die formulierten Aussagen nicht auf andere moderne Gesellschaften verallgemeinernd übertragen lassen, liefern die hier präsentierten Ergebnisse hilfreiche Interpretationsansätze für die noch heute geltende symbolisch-emotionale Bedeutung des Automobils, die wiederum eine Reformierung des Automobils selbst im Kontext aktueller verkehrspolitischer Lösungen schwer macht.

10 Bibliographie

Primärliteratur

- Arrighi**, Giuseppe: *Disegno storico della pedagogia*. Roma 1937.
- Asholt**, Wolfgang (Hg.): *Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde*. Stuttgart (u.a.) 1995.
- Barzini**, Luigi und **Borghese**, Fürst Scipione: *Peking-Paris im Automobil*. Leipzig 1908.
- Biancini**, Bruno: *Dizionario Mussoliniano*. 2. Aufl., Milano 1940.
- Bierbaum**, Otto Julius: *Mit der Kraft. Automobilia / von Otto Julius Bierbaum*. Berlin 1906.
- Consociazione Turistica Italiana** (Hg.): *L'automobilismo in Italia*. Milano 1938.
- Enciclopedia Italiana Treccani**, 2. Bd., Roma 1949.
- Enciclopedia Pomba**, 2. Bd., Torino 1930.
- Gentile**, Giovanni: *Origine e Dottrina del Fascismo*. 3. Aufl., Roma 1934.
- Giannini**, Amedeo (Hg.): *La motorizzazione italiana*. Milano 1941.
- Jünger**, Ernst: *In Stahlgewittern*. 26. Aufl., Stuttgart 1961.
- Le Bon**, Gustave: *Psychologie der Massen: La psychologie des foules*. 6. Aufl., Leipzig 1932.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *Fondazione e manifesto del futurismo*. Milano 1909.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*. Milano 1910.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *Programma politico futurista*. Milano 1913.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *La fonderia in battaglia*. Milano 1914.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *La nuova religione. Morale della velocità*. Milano 1916.
- Marinetti**, Filippo Tommaso: *L'alcova d'acciaio*. Milano 1921.
- Massè**, Domenico: *Incitamento alla vita dinamica. Discorso ai giovani*. Alba 1935.
- Mussolini**, Benito: "La dottrina del fascismo. 1932", in: Arrighi, Giuseppe: *Disegno storico della pedagogia*. Roma 1937, S. 293-310.
- Nietzsche**, Friedrich: *Jenseits von Gut und Böse*. Leipzig 1931.
- Nietzsche**, Friedrich: *Also sprach Zarathustra*. Leipzig 1927.
- Reale Automobil Club Italia** (Hg.): *L'automobilista senza meccanico*. Milano 1936.
- Sorel**, Georges: *Reflexions sur la violence*. 8. Aufl., Paris 1921.
- Weiniger**, Otto: *Geschlecht und Charakter. Eine prinzipielle Untersuchung*. 18. Aufl., Wien 1919.

Sekundärliteratur

- ANAS** (Hg.): *La strada in Italia dall'unità ad oggi. (1861-1987)*. Milano 1987.
- Annibaldi**, Cesare und **Berta**, Giuseppe: *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat*. Bologna 1999.
- Barilli**, Renato (Hg.): *Gli anni trenta. Arte e cultura in Italia*. Milano 1982.
- Bandini**, Bruno: "Metropolis/Utopia in: Il lettore di provincia. Arte e civiltà delle macchine", in: *il Futurismo*. Nr. 69/1987, S. 3-9.
- Bellucci**, Alberto: *L'automobile italiana 1918-1943*. Roma/Bari 1984.
- Berns**, Jörg Jochen: *Die Herkunft des Automobils aus Himmelfahrt und Höllmaschine*. Berlin 1996.
- Biondi**, Dino: *La fabbrica del Duce*. Firenze 1967.
- Bocca**, Giorgio: *I manifesti italiani fra belle époque e fascismo*. Milano 1971.
- Boccioni**, Maurizio: "Figurazione automobile su manifesti pubblicitari", in: *Bolaffi Arte* Nr. 14, 1971, S. 50-52.
- Bodei**, Remo: "Dal Parlamento alla Piazza. Rappresentanza emotiva e miti politici nei tecnici della psicologia delle folle", in: *Rivista di storia contemporanea*, Nr. 3, 1986, S. 313-321.
- Bontempelli**, Massimo: *522° Racconto di una giornata*. Torino 1995
- Bortolotti**, Lando und **De Luca**, Giuseppe: *Fascismo e Autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-Mare*. Milano 1994.
- Calabrese**, Omar (Hg.): *Italia Moderna. Immagini e storia di un'identità nazionale*. Vol. II°, Milano 1983.
- Calvesi**, Maurizio: *Der Futurismus*. Hamburg 1987.
- Canestrini**, Giovanni: "Le corse e il progresso", in: Scheiwiller, Vanni: *Civiltà delle macchine*. Milano 1989, S. 150-157.
- Canestrini**, Giovanni: *Storia illustrata dell'auto italiana*. 1. und 2. Bd., Milano 1961/1962.
- Canzler**, Weert und **Knie**, Andreas: *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien/Köln/Weimar 1998.
- Carsten**, Francis Ludwig: *Der Aufstieg des Faschismus in Europa*. Frankfurt/Main 1969.
- Caruso**, Luciano (Hg.): *Manifesti Futuristi*. Firenze 1980.
- Caserani**, Gian Paolo: *Vetrina del Ventennio 1923-1943*. Bari 1981.
- Castronovo**, Valerio: *Giovanni Agnelli. La FIAT dal 1899 al 1945*. Torino 1977.
- Castronovo**, Valerio: *Torino 1920-1936. Società e cultura tra sviluppo industriale e capitalismo*. Torino 1976.
- Cavagnaro**, Roberto [u.a] (Hg.): *Storia del fascismo e della resistenza*. 1. Bd. Roma 1994.
- Crispolti**, Enrico: *Il mito della macchina e altri temi del futurismo*. Trapani 1969.

- Cusatelli**, Giorgio und **Lämmert**, Eberhard: *Avantgarde, Modernität, Katastrophe. Letteratura, Arte e Scienza fra Germania e Italia nel primo '900*. Firenze 1995.
- D'Elia**, Anna: *L'universo futurista. Una mappa: dal quadro alla cravatta*. Bari 1988.
- De Felice**, Renzo (Hg.): *Storia dell'Italia contemporanea*. 3. Bd., Napoli 1978.
- De Felice**, Renzo: "Primi elementi sul finanziamento del fascismo dalle origini al 1924", in: *Rivista Storica del Socialismo* VII, Mai-August 1964, S. 223-252.
- De Felice**, Renzo (Hg.): *Futurismo e cultura*. Torino 1988.
- Domarus**, Max: *Hitler. Reden und Proklamationen. 1932-1945*. 1. Aufl. 1962/1963, 1. Bd., München 1965.
- Estermann-Juchler**, Margrit: *Faschistische Staatsbaukunst*. Köln/Wien 1982.
- Falasca-Zamponi**, Simonetta: *Fascist Spectacle. The Aesthetics of Power in Mussolini's Italy*. Berkeley 1997.
- Ferrari**, Mario Enrico (Hg.): *Storia sociale e culturale d'Italia*. Busto Arsizio 1988.
- Fersen von**, Olaf (Hg.): *Ein Jahrhundert Automobiltechnik. Personenwagen*. Düsseldorf 1986.
- Galli della Loggia**, Ernesto: "Fiat e l'Italia diventò americana", in: *Corriere della Sera*. 7.5.1999, S. 33.
- Gentile**, Emilio: "Il Futurismo e la politica. Dal nazionalismo modernista al fascismo (1909-1920)", in: De Felice, Renzo (Hg.): *Futurismo e cultura*. Torino 1988, S. 104-159.
- Gentile**, Emilio: *La grande Italia*. Milano 1977.
- Giocosa**, Dante: *I miei 40 anni di progettazione alla FIAT*. Milano 1979.
- Guglielmino**, Salvatore: *Guida al Novecento*. Milano 1977.
- Grande Dizionario Enciclopedico UTET**, 7. Bd., Torino 1968.
- Herf**, Jeffery: *Reactionary Modernism, Technology, Culture and Politics in Weimar and in the Third Reich*. Cambridge 1984.
- Heinze**, Wolfgang: "Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion", in: *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung*. Jg. 23, 1979, Heft 4/5, S. 9-32.
- Hinz**, Manfred: *Die Zukunft der Katastrophe. Mystische und rationalistische Geschichtstheorie im italienischen Futurismus*. Berlin 1985.
- Iengo**, Francesco: *Cultura e città nei manifesti del primo futurismo (1909-1915)*. Chieti 1986.
- Istituto Geografico De Agostini** (Hg.): *Nuova Enciclopedia De Agostini*. 1. Bd., Novara 1986.
- Jünger**, Friedrich Georg: *Die Perfektion von Technik*. 6. Aufl., Frankfurt/Main 1980.
- Kill**, Heinrich H.: "Verkehrswachstum als Folge und Voraussetzung wirtschaftlicher Entwicklung. Möglichkeiten und Grenzen einer 'Verkehrswende'", in: Giese, E. (Hg.): *Verkehr ohne (W)ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge*. Tübingen 1997, S. 79-93.
- Knie**, Andreas: "Die Interpretation des Autos als Rennreiselimousine: Genese, Bedeutungsprägung, Fixierungen und verkehrspolitische Konsequenzen", in:

- Dienel, H.-L. und Trischler, H. (Hg.): *Geschichte und Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt/Main; New York 1997, S. 243-259.
- Knie**, Andreas: "Technik als gesellschaftliche Konstruktion, Institutionen als soziale Maschinen. Perspektiven der Technikgestaltung", in: Dierkes, Meinolf (Hg.): *Technikgenese: Befunde aus einem Forschungsprogramm*. Berlin 1997, S. 225-243.
- Knie**, Andreas: "Die Technik und ihr Funktionsraum. Der technische Wandel in der Automobilindustrie als dreifache Erfindungsleistung", in: Christine Wächter u.a. (Hg.): *Technik gestalten. Interdisziplinäre Beiträge zur Technikforschung und Technologiepolitik*. Wien 1998, S. 253-260.
- Knie**, Andreas und **Marz**, Lutz: *Die Stadtmaschine*. discussion paper FS II 97-108 WZB, Berlin 1997.
- Koolmann**, Steffen: *Leitbilder der Technikentwicklung. Das Beispiel des Automobils*. Frankfurt/Main; New York 1992.
- Kuhm**, Klaus: *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobile Gesellschaft*. Hamburg 1995a.
- Kuhm**, Klaus: "Sozial-kulturelle Rahmenbedingungen der städtischen Mobilität. Städtische Mobilität und Moderne", in: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität (Hg.): *Rahmenbedingungen in Stadtregionen*. Wuppertal 1995b, 5. Teilprojekt.
- Kuhm**, Klaus: *Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung*. Pfaffenweiler 1997.
- Kühne**, Thomas: "Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte", in: *Neue Politische Literatur*. Heft 41, Frankfurt/Main 1996, S. 196-229.
- Kutter**, Eckhard: *Grundlagen der Verkehrsforschung. Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der TU Berlin*. Heft 1, Berlin 1978.
- Linz**, Harald und **Schrader**, Halwart: *Die große Automobil-Enzyklopädie*. München/Wien/Zürich 1985.
- Marchianò**, Michele (Hg.): *Milano in Auto. Storie milanesi di uomini e di automobili*. Milano 1990.
- Menegazzi**, Luigi: *Il manifesto italiano*. Milano 1973.
- Menegazzi**, Luigi: *L'epoca d'oro del manifesto*. Milano 1977.
- Mosse**, George L.: "Futurismo e culture politiche in Europa: una prospettiva globale", in: De Felice, Renzo (Hg.): *Futurismo e cultura*. Torino 1988, S. 13-31.
- Nizza**, Enzo: *Autobiografia del fascismo. I miti del totalitarismo*. 3. Aufl., Milano 1994.
- Pelser**, Annette von und **Scholze**, Reiner: *Faszination Auto. Autowerbung von der Kaiserzeit bis heute*. Berlin 1994.
- Petsch**, Joachim: *Kunst im Dritten Reich. Architektur. Plastik. Malerei. Alltagsästhetik*. Köln 1994.
- Pupazzi**, Alberto: "Fiat e Torino, un secolo breve", in: *La Stampa*. 7.5.1999, S. 29.
- Rammler**, Stephan: "Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität – Vorüberlegungen zu einem soziologischen Erklärungsansatz der Verkehrsent-

stehung", in: Buhr, Regina [u.a.] (Hg.): *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin 1999, S. 39-71.

Romano, Roberto: *Nascita dell'industria in Italia*. Roma 1984.

Romeo, Rosaria: *Breve storia della grande industria*. 3. Aufl., Rocca San Casciano 1967.

Saccamani, Edda: *Le interpretazioni sociologiche del fascismo*. Torino 1977.

Sachs, Wolfgang: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Hamburg 1984.

Salaris, Claudia: *Storia del futurismo*. Roma 1985.

Sarti, Roland: *Fascismo e grande industria. 1919-1940*. Milano 1977.

Schiavo, Alberto: *Futurismo e Fascismo*. Roma 1981.

Touring Club Italia: *Touring Club Italiano. 1894-1954*. Milano 1955.

Veneziani, Marcello: *Tempo di uomini, tempo di vincere. I manifesti più belli dei magnifici anni Trenta*. Roma 1983.

Zentner, Christian und **Bedürftig**, Friedemann (Hg.): *Das große Lexikon des Dritten Reiches*. München 1985.

**Veröffentlichungsreihe der Abteilung Organisation und Technikgenese
des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt
Wissenschaftszentrum Berlin**

1996

- | | |
|---------------|---|
| FS II 96-101 | REGINA BUHR UND BORIS BUCHHOLZ: Frauen, Männer und 100 Jahre Qwertzuioöpü: Die Tastatur im Spannungsfeld zwischen Technikherstellung, Anwendung und Geschlechterverhältnis, 45 S. |
| FS II 96-102 | MEINOLF DIERKES: Sozialwissenschaftliche Forschung im Dienst der gesellschaftlichen Praxis, 22 S. |
| FS II 96-103* | SABINE HELMERS/UTE HOFFMANN/JEANETTE HOFMANN: Netzkultur und Netzwerkorganisation. Das Projekt "Interaktionsraum Internet", 83 S. |
| FS II 96-104* | TROND BULAND UND HAKON FINNE, SABINE HELMERS, UTE HOFFMANN, JEANETTE HOFMANN (Eds.): Management and Network Technology. Proceedings from the COST A3 Workshop in Trondheim, Norway, November 22-24, 1995, 184 S. (out of print) |
| FS II 96-105* | JÖRG MÜLLER: Virtuelle Körper - Aspekte sozialer Körperlichkeit im Cyperspace, 30 S. |
| FS II 96-106 | BÉNÉDICTE ZIMMERMANN: Die Vielfalt der Wirklichkeit und ihre Reduktion in der Statistik. Die Diskussion über die Kategorie "Arbeitslosigkeit" im Kaiserreich und ihr Nachhall im Rahmen der Europäischen Einigung, 34 S. |
| FS II 96-107 | BENEDICTE ZIMMERMANN: Pluralité du réel et réduction statistique. L'exemple du chômage sous le Kaiserreich et ses résonances européennes, 30 S. |
| FS II 96-108 | WEERT CANZLER UND LUTZ MARZ: Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert, 23 S. |
| FS II 96-109 | LUTZ MARZ: Die Test-Maschine. Zur Früh- und Vorgeschichte der ChatterBots, 45 S. |

*

auch als elektronische Publikation verfügbar auf dem WWW-Server der Projektgruppe Kulturraum Internet. URL: <http://duplox.wz-berlin.de/dokumente.html>

1997

- FS II 97-101 HEINZ HAUTZINGER, ANDREAS KNIE UND MANFRED WERMUTH (Hrsg.): Mobilität und Verkehr besser verstehen. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6. Dezember 1996 in Berlin, 47 S.
- FS II 97-102 LUTZ MARZ: Die Leonidow-Kugel. Zur technischen Paßfähigkeit moderner Architekturen. Poesie der Vergangenheit. Ein Essay zum Anlauf der "Masterplan"-Debatte, 107 S.
- FS II 97-103 LUTZ MARZ UND MEINOLF DIERKES: Schlechte Zeiten für gutes Gewissen? Zur Karriere, Krise und Zukunft anwendungsorientierter Wirtschafts- und Technikethik, 54 S.
- FS II 97-104* MARTIN RECKE: Identität zu verkaufen. Probleme und Entwicklungsoptionen des Internet Domain Name Service (DNS), 42 S.
- FS II 97-105 ANDREAS KNIE UND OTTO BERTHOLD, MIKAEL HÅRD, TROND BULAND UND HEIDI GJOEN, MICHEL QUÉRE, WOLFGANG STREICHER, BERNHARD TRUFFER UND SLYVIA HARMS: Consumer User Patterns of Electric Vehicles, 164 S.
- FS II 97-106* UTE HOFFMANN: Panic Usenet. Netzkommunikation in (Un-)Ordnung, 32 S.
- FS II 97-107* UTE HOFFMANN: Not Without a Body? Bodily Functions in Cyberspace, 41 S.
- FS II 97-108 ANDREAS KNIE UND LUTZ MARZ: Die Stadtmaschine - Zu einer Raumlast der organisierten Moderne, 29 S.
- FS II 97-109 ECKEHARD FOZZY MORITZ: Tokyo verkehrt. Einsichten und Aussichten zum Verständnis der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von "Mobilität" im Großraum Tokyo, 60 S.
- FS II 97-110 ARIANE BERTHOIN ANTAL, MEINOLF DIERKES UND KATRIN HÄHNER: Business Perception of Contextual Changes: Sources and Impediments to Organizational Learning, 30 S.
- FS II 97-111 ARIANE BERTHOIN ANTAL: Führungskräfteentwicklung: Neue Lernformen und ihre Konsequenzen für die Lehrkräftequalifikation, 26 S.
- FS II 97-112 ARIANE BERTHOIN ANTAL: The Live Case: A Method for Stimulating Individual, Group and Organizational Learning, 42 S.
- FS II 97-113 ARIANE BERTHOIN ANTAL: Organizational Learning Processes in Downsizing, 43 S.

- FS II 97-114 FRIEDRICH GLOCK: Zur Soziologie des Konstruierens, 100 S.
- * auch als elektronische Publikation verfügbar auf dem WWW-Server der
Projektgruppe Kulturring Internet. URL: <http://duplox.wz-berlin.de/dokumente.html>

1998

- FS II 98-101 MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Lernkonventionen und Leitbilder. Zum Organisationslernen in Krisen, 69 S.
- FS II 98-102 MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Wissensmanagement und Zukunft. Orientierungsnot, Erwartungsfallen und „4D“-Strategie, 36 S.
- FS II 98-103 MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Leitbildzentriertes Organisationslernen und technischer Wandel, 43 S.
- FS II 98-104* TILMAN BAUMGÄRTEL. Reisen ohne Karte. Wie funktionieren Suchmaschinen? 33 S.
- FS II 98-105* VALENTINA DJORDJEVIC. Von „emily postnews“ zu „help manners“. Netiquette im Internet, 49 S.
- FS II 98-106 GABRIELE ABELS. Engendering the Representational Democratic Deficit in the European Union, 41 S.
- FS II 98-107 STEPHAN RAMMLER, GERHARD PRÄTORIUS UND KARLHEINZ W. LEHRACH. Regionale Verkehrspolitik und Klimaschutz. Landespolitische Interventionmöglichkeiten zur Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Niedersachsen, 67 S.
- FS II 98-108 HENNING BREUER. Technische Innovation und Altern - Leitbilder und Innovationsstile bei der Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien für eine alternde Menschheit, 79 S.
- FS II 98-109 ARIANE BERTHOIN ANTAL UND CAMILLA KREBSBACH-GNATH. Consultants as Agents of Organizational Learning: The Importance of Marginality, 36 S.
- FS II 98-110* TILMAN BAUMGÄRTEL. Das imaginäre Museum. Zu einigen Motiven der Netzkunst, 54 S.
- FS II 98-111 MEINOLF DIERKES AND CLAUDIA VON GROTE (Eds.). Public Opinion and Public Debates. Notes on two perspectives for examining public understanding of science and technology, 69 S.

FS II 98-112* SABINE HELMERS, UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Internet... The Final Frontier: Eine Ethnographie. Schlußbericht des Projekts "Interaktionsraum Internet. Netzkultur und Netzwerkorganisation", 134 S.

* auch als elektronische Publikation verfügbar auf dem WWW-Server der Projektgruppe Kulturraum Internet. URL: <http://duplox.wz-berlin.de/dokumente.html>

1999

FS II 99-101 EMILY UDLER. Israeli Business in Transition, 45 S.

FS II 99-102 MARK B. BROWN. Policy, design, expertise, and citizenship: Revising the California electric vehicle program, 49 S.

FS II 99-103 STEFAN BRATZEL. Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von „relativen Erfolgsfällen“, 74 S.

2000

FS II 00-101* SABINE HELMERS, UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Internet... The Final Frontier: An Ethnographic Account. Exploring the cultural space of the Net from the inside, 124 S.

FS II 00-102 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung, 26 S.

FS II 00-103 MIKAEL HÅRD UND ANDREAS KNIE. Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20th Century, 20 S.

FS II 00-104 ARIANE BERTHOIN ANTAL, ILSE STROO AND MIEKE WILLEMS. Drawing on the Knowledge of Returned Expatriates for Organizational Learning. Case Studies in German Multinational Companies. 47 S.

FS II 00-105 ARIANE BERTHOIN ANTAL UND MEINOLF DIERKES. Organizational Learning: Where Do We Stand? Where Do We Want to Go?, 33 S.

2001

FS II 00-101 KATRIN BÖHLING. Zur Bedeutung von „boundary spanning units“ für Organisationslernen in internationalen Organisationen, 34 S.

2002

FS II 02-101 UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Monkeys, Typewriters and Networks. The Internet in the Light of the Theory of Accidental Excellence, 24 S.

FS II 02-102 UTE HOFFMANN. Themenparks re-made in Japan. Ein Reisebericht, 126 S.

FS II 02-103 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. Choice-Research, Report No. 2, 58 S.

FS II 02-104 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung, 67 S.

FS II 02-105 ARIANE BERTHOIN ANTAL, MEINOLF DIERKES, KEITH MACMILLAN & LUTZ MARZ. Corporate Social Reporting Revisited, 32 S.

FS II 02-106 MARTIN GEGNER. Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, 63 S.

FS II 02-107 MEINOLF DIERKES, LUTZ MARZ & ARIANE BERTHOIN ANTAL. Sozialbilanzen. Konzeptioneller Kern und diskursive Karriere einer zivilgesellschaftlichen Innovation, 18 S.

FS II 02-108 CHRISTIANA WEBER UND BARBARA WEBER. Learning in and of Corporate Venture Capital Organizations in Germany. Industry structure, companies' strategies, organizational learning capabilities, 19 S.

FS II 02-109 JEANETTE HOFMANN UNTER MITARBEIT VON JESSICA SCHATTSCHEIDER. Verfahren der Willensbildung und Selbstverwaltung im Internet – Das Beispiel ICANN und die At-Large-Membership, 155 S.

- FS II 02-110 KATHRIN BÖHLING. Learning from Environmental Actors about Environmental Developments. The Case of International Organizations, 40 S.
- FS II 02-111 ASTRID KARL. Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, 60 S.
- FS II 02-112 THOMAS SAUTER-SERVAES UND STEPHAN RAMMLER. *Delaytainment* an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen, 83 S.
- FS II 02-113 ARIANE BERTHOIN ANTAL UND MEINOLF DIERKES. Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, 39 S.

Bei Ihren Bestellungen von WZB-Papers schicken Sie, bitte, unbedingt einen an Sie adressierten **Aufkleber** mit, sowie je **Paper** eine **Briefmarke im Wert von Euro 0,51** oder einen **"Coupon Réponse International"** (für Besteller aus dem Ausland).

Please send a **self-addressed label** and **postage stamps in the amount of 0,51 Euro** or a **"Coupon-Réponse International"** (if you are ordering from outside Germany) for **each** WZB-Paper requested.

Bestellschein

Order Form

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
PRESSE- UND INFORMATIONSDIREKTORAT
Reichpietschufer 50

D-10785 Berlin

Absender • Return Address:

Hiermit bestelle ich folgende(s) Discussion Paper(s) • Please send me the following Discussion Paper(s)
Autor(en) / Kurztitel • Author(s) / Title(s) in brief

Bestellnummer • Order no.

--	--